Nº 151 - TOMO 345 4 DE DICIEMBRE DE 1991



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

# DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE LA XLIII LEGISLATURA

## 78ª SESION ORDINARIA

PRESIDEN EL DOCTOR GONZALO AGUIRRE RAMIREZ,
(Presidente)
EL PROFESOR CARLOS JULIO PEREYRA
(Primer Vicepresidente)
Y EL SEÑOR SENADOR RAUMAR JUDE
(Segundo Vicepresidente)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES DOCTOR JUAN HARAN URIOSTE Y SEÑOR MARIO FARACHIO

## SUMARIO



## 1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 3 de diciembre de 1991.

La CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión ordinaria -en régimen de cuarto intermedio- el próximo miércoles 4 de diciembre, a la hora 16, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

1º) Continúa la discusión general y particular del proyecto de ley de Organización y Servicios Portuarios.

(Carp. Nº 304/91 - Rep. Nº 315/91)

Discusión general y particular de los siguientes proyectos de ley:

2º) Por el que se modifica el artículo 18 de la Ley Nº 13.641, de 2 de enero de 1968, por la que se crea el Fondo Complementario Jubilatorio de la Industria Periodística.

(Carp. Nº 653/91 - Rep. Nº 312/91)

3º) Por el que se establecen normas sobre jornada nocturna de trabajo y la bonificación mínima que corresponde a la misma.

(Carp. Nº 314/90 - Rep. Nº 318/91)

4º) Por el que se designa con el nombre "Agustín Ramón Bisio", la Escuela Nº 112 del departamento de Rivera.

(Carp. Nº 648/91 - Rep. Nº 317/91)

5º) Relacionado con los pasivos a cargo del Banco Central del Uruguay y que asumirá el Poder Ejecutivo.

(Carp. Nº 627/91 - Rep. Nº 332/91)

6º) Por el que se aprueba el Tratado de Asistencia Jurídica Mutua en Asuntos Penales entre el Gobierno de la República y el Gobierno de los Estados Unidos de América.

(Carp. Nº 545/91 - Rep. Nº 330/91)

7º) Por el que se aprueba el Acuerdo sobre el Sistema Global de Preferencias Comerciales entre Países en Desarrollo.

(Carp. Nº 555/91 - Rep. Nº 329/91)

8º) Por el que se aprueba el Convenio Constitutivo del Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones.

(Carp. Nº 663/91 - Rep. Nº 328/91)

9º) Proyecto de Declaración elevado por la Comisión de Constitución y Legislación sobre las facultades de la Comisión Administrativa del Poder Legislativo.

(Carp. Nº 418/91 - Rep. Nº 320/91)

10) Informe de la Comisión de Asuntos Internacionales relacionado con la solicitud de acuerdo para acreditar en calidad de Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en la República Dominicana al señor Honorio Barrios Tassano.

(Carp. Nº 667/91 - Rep. Nº 313/91)

11) Informe de la Comisión de Asuntos Internacionales relacionado con la solicitud de acuerdo para acreditar en calidad de Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas al señor Ministro Alejandro Lorenzo y Lozada.

(Carp. Nº 679/91 - Rep. Nº 331/91)

12) Informe de la Comisión de Defensa Nacional relacionado con la solicitud de venia del Poder Ejecutivo para conferir el ascenso al grado de Coronel del Ejército en el arma de Infantería al señor Teniente Coronel Heber A. Cappi.

(Carp. Nº 637/91 - Rep. Nº 314/91)

13) Informes de la Comisión de Asuntos Administrativos relacionados con las solicitudes de venia del Poder Ejecutivo para exonerar de su cargo a:

un funcionario del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. (Plazo Constitucional vence el 25 de diciembre de 1991). (Carp. Nº 613/91 - Rep. Nº 308/91).

un funcionario del Ministerio de Defensa Nacional. (Plazo Constitucional vence el 21 de enero de 1992). (Carp. Nº 652/91 - Rep. Nº 316/91).

un funcionario del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. (Plazo Constitucional vence el 10 de febrero de 1992). (Carp. Nº 671/91 - Rep. Nº 323/91).

un funcionario del Ministerio de Educación y Cultura. (Plazo Constitucional vence el 13 de febrero de 1992). (Carp. Nº 677/91 - Rep. Nº 322/91).

un funcionario del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. (Plazo Constitucional vence el 19 de enero de 1992). (Carp. Nº 649/91 - Rep. Nº 324/91).

dos funcionarios del Ministerio de Educación y Cultura. (Plazo Constitucional vence el 13 de febrero de 1992). (Carp. Nº 678/91 - Rep. Nº 326/91).

LOS SECRETARIOS".

## 2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores senadores **Abreu, Amorín Larrañaga, Arana, Araújo, Astori, Batalla, Blanco, Bouza, Brause, Bruera, Cassina, Cigliuti, de Fuentes, de Posadas Montero, Gargano, Irurtia, Korzeniak, Millor, Olascoaga, Pérez, Pozzolo, Raffo, Ricaldoni, Santoro, Silveira Zavala, Singlet, Urioste** y **Zumarán.**

FALTAN: con licencia, los señores senadores **Belvisi, Cadenas Boix** y **González Modernell.**

## 3) ASUNTOS ENTRADOS

(Preside el profesor Carlos Julio Pereyra)

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - Está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 1 minuto)

-Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Montevideo, 4 de diciembre de 1991.

La Presidencia de la Asamblea General destina varios Mensajes del Poder Ejecutivo a los que acompañan los siguientes proyectos de ley:

por el que se aprueba la Adhesión de la República al "Arreglo de Madrid relativo al Registro Internacional de Marcas".

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

por el que se aprueba la adhesión de la República al Tratado de Cooperación en materia de Patentes.

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

por el que se aprueba el Tratado de Budapest sobre el reconocimiento Internacional del Depósito de Microorganismos a los Fines del Procedimiento en Materia de Patentes.

-A la Comisión de Asuntos Internacionales.

La Presidencia de la Asamblea General remite varios Mensajes del Poder Ejecutivo por los que da cuenta haber dictado los siguientes decretos y resoluciones:

por la que se designó como integrante del Directorio de la Corporación Nacional para el Desarrollo al economista Roberto Horta Berro en el cargo de Presidente.

por la que se designó como miembro del Directorio del Banco Central del Uruguay al doctor Daniel Hugo Martins en el cargo de Vicepresidente.

por la que se autorizan trasposiciones de fondos entre varios proyectos de inversión del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

-Ténganse presente.

La Suprema Corte de Justicia remite un Mensaje comunicando los datos estadísticos correspondientes al departamento de Montevideo y a los departamentos del interior de la República, referentes al tercer trimestre del año en curso, en relación a desalojos, acciones de rebaja de alquiler y lanzamientos, de acuerdo a lo preceptuado por el artículo 25 de la Ley Nº 15.799, de 30 de diciembre de 1985.

-Repártase.

El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca acusa recibo de la versión taquigráfica de las manifestaciones formuladas por el señor senador Bruera, relacionada con los productos subsidiados en mercados tradicionales uruguayos.

-A disposición del señor senador Bruera".

## 4) ORGANIZACION Y SERVICIOS PORTUARIOS

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - La Cámara pasa a considerar el primer asunto del orden del día: "Proyecto de ley de Organización y Servicios Portuarios. (Carp. Nº 304/91 - Rep. Nº 315/91)".

(Antecedentes: ver 74a. S.E.)

-Continúa en discusión general.

Tiene la palabra el señor senador Astori.

SEÑOR ASTORI. - Señor Presidente: en la sesión del día de ayer el Senado discutió, en forma relativamente detallada, este proyecto de ley considerándolo en general. A lo largo del debate se fueron exponiendo diversos argumentos por parte de quienes lo respaldan. Los mismos ya se habían planteado antes, en momentos en que el señor miembro informante comenzó a promover su aprobación y que ahora nos llevan a afirmar que -luego de haber escuchado naturalmente que con toda la atención que merece la discusión que comenzó el primer día que sesionó este Cuerpo para tratar el proyecto y que siguió ayer- consideramos que la misma reproduce en su totalidad -con las diferencias que apuntaba el señor senador Singlet, que compartimos- el debate sobre la Ley de Empresas Públicas.

Nos interesa señalar, particularmente, que en esta ocasión se ha reiterado, por parte de quienes promueven esta propuesta oficial -llamémosla así- un planteo sumamente ideologizado con poca o ninguna conexión con las reales conveniencias del país. Cuando digo esto, estoy aludiendo -y lo hago en forma absolutamente sintética- a la tradicional confrontación entre lo público y lo privado, donde se sataniza todo lo público y, simultáneamente, se apuesta todo el progreso a aquellas actividades que, por alguna razón, se dejan en manos privadas.

Debo decir, señor Presidente, que éste no es el planteo que necesita el país, ni en lo que tiene que ver con este servicio fundamental como es el del puerto, ni con respecto a ningún otro servicio público.

Realmente, en toda la defensa del proyecto, comenzando por el informe en mayoría, no encontramos ningún argumento

que tenga relación con la conveniencia del país y las contradicciones argumentales a que esto conduce, se perciben en el referido informe. Al respecto, he seleccionado algunos pasajes del mismo, para comenzar a fundamentar mi posición. Voy a elegir la parte en que se citan otras opiniones, antes de culminar sintetizando lo que se llama "rosario de críticas y de quejas" y antes de proponer una lista interminable de males, según dice una expresión de ese informe.

Quiero citar, porque me parecen de una síntesis impecable y, entre otras cosas, porque las comparto, las opiniones del ex Presidente de la Administración Nacional de Puertos, doctor Eugenio Baroffio y las afirmaciones de la consultora INTECSA, contratada para examinar la situación de la referida Administración.

La frase del doctor Baroffio que se cita dice: "Los invitaría a que en sus empresas empleen los mismos criterios, desde la designación de los directores, hasta el Estatuto del funcionario, y vean si con estas condiciones pueden tener una empresa exitosa".

El doctor Baroffio culmina diciendo: "Es de Ripley".

Obviamente, se refería a que el Puerto no tiene, hasta ahora, un criterio de dirección semejante al de una empresa en lo que estoy absolutamente de acuerdo.

Por otra parte, el referido profesional hace mención a que las normas de administración de personal no son las mismas que se usan en una empresa que funcione bien, que es lo que se supone que el doctor Baroffio desea, y nosotros también. En esto también expresamos que estamos totalmente de acuerdo con el doctor Baroffio y también decimos "es de Ripley".

Luego se cita a la consultora INTECSA diciendo: "Se puede asegurar que el Puerto necesita un cambio general en su explotación" -se trata de modificar el concepto general del puerto, casi diría su filosofía- "de sus funciones, de su organización y del papel que debe jugar en la cadena de transportes de un país". Con esto, la consultora integra el problema del Puerto a una política general de transporte, idea que también compartimos totalmente. La consultora agrega: "Para ello es necesario acometer una serie de inversiones" -subrayo de inversiones- "de todo tipo, a la vez que acciones de reforma organizativas y operativas". De otra forma, difícilmente podremos escapar de los bajos rendimientos actuales, de la pérdida de tráfico, de las elevadas estadías de los buques, etcétera. Por supuesto, estamos totalmente de acuerdo con esto. ¿Cómo no estarlo?

Naturalmente, me estoy ateniendo a los criterios de selección de citas del informe y lo leo aquí porque lo comparto.

Nuestro propósito es que el Puerto sea una empresa eficiente, que tenga dirección de empresa y que funcione bien, que se rija por normas de personal como las que debe crear cualquier empresa que funcione correctamente; queremos que en el Puerto se invierta, que haya progreso técnico, mayor eficiencia y que se reduzca el número de días de estadía promedio de un buque. Eso es lo que queremos y por esas razones compartimos totalmente lo que expresa el informe.

Luego de estas citas se realiza una especie de resumen de males en el informe en mayoría, diciendo que falta la debida coordinación de los diversos agentes públicos y privados, los elementos jurídicos organizativos y humanos que permiten un funcionamiento razonablemente empresarial de la Administración Nacional de Puertos. Hay una carencia de recursos que se enfrenta a altísimos costos, como resultado de situaciones de monopolio tanto estatal como gremial. Asimismo, las normas son arcaicas tanto en materia laboral pública como privada, lo que refleja imprevisibilidad.

Quiero aclarar en forma anticipada -después me referiré en forma detallada acerca de esta lista de males- que también compartimos la lista de males que se ha enumerado. Naturalmente, no podemos compartir que haya defectos resultantes de situaciones de monopolio, tanto estatal como gremial, no sólo porque no existen en los hechos, sino porque luego se va a proponer otro monopolio que aquí no se menciona y que es el transnacional.

Obviamente, no apoyamos esa solución, y lo voy diciendo por adelantado.

Comienzo planteando esta serie de citas que hace gente que entiende la problemática del Puerto. Me refiero a su ex Presidente, a una consultora, o al resumen de males que hace el propio informe en mayoría. Luego de haber leído el informe, estudiado el proyecto y escuchado el debate que se ha llevado a cabo hasta el momento, exceptuando la propuesta de la Capitanía de Puertos -tema que discutiremos en particular en el momento oportuno- ¿qué propuesta concreta se hace aquí para atacar a estos males? ¿Cuál es la solución que se propicia para enmendar lo que señala el doctor Baroffio, lo que expresa la consultora y la gran mayoría del resumen de males que se establece en el informe en mayoría? No veo dónde están las propuestas para solucionar este problema exceptuando, reitero, lo relativo a la coordinación de servicios portuarios a través de una Capitanía, tema que compartimos conceptualmente, con diferencias en cuanto a su característica institucional.

Creo que la única propuesta que se ha formulado -y con esto no pretendo incurrir en una simplificación exhaustiva- es confiar a la apuesta de la privatización indiscriminada de los servicios portuarios. El sentido estricto de apostar es a que esta privatización nos traerá una buena dirección del Organismo, normas adecuadas en materia de gestión de control y en cuanto a los ingresos, administración y capacitación del personal y hechos concretos en lo relativo a inversiones y progreso técnico para el Puerto. En definitiva, una solución a todos los males que se señalan en el informe.

Me gustaría saber qué garantías, qué ejemplos concretos de otras realidades se pueden poner en el sentido de que mejo-

rará la dirección general y nacional del servicio portuario de seguir por este camino. ¿Qué garantías tenemos que de seguir por este camino mejorará el control de gestión de toda la administración de los puertos del país? ¿Qué garantías reflejadas en hechos se pueden poner al servicio de que por este sendero mejorará todo lo relativo al personal terrestre o de a bordo, es decir, el personal directa o indirectamente involucrado en la tarea portuaria?

En todo el análisis que se ha hecho, no encontramos un solo argumento que nos ofrezcan estas garantías. Diríamos que el manejo de indicadores es muy pobre y, en algún caso, presenta ciertas contradicciones que aún no he podido resolver. El único manejo de indicadores se encuentra en la página 50 del Repartido, y es un análisis de un dato importante referido a la proporción toneladas-empleado. Así aparece en el informe. En principio atribuye que a la Administración Nacional de Puertos le correspondería 381; lo compara con el promedio de los puertos españoles y después con la propia historia del Puerto. Pero al hacerlo, la cifra no es 381, sino 251. No sé si vale la pena detenerse en este punto, pero quizás convendría explicar por qué en la página 50 el cociente toneladas-empleados es de 381 y algunos renglones más abajo, se ubica en 251. Me preocupé de averiguar si se trataba de un error de reproducción o de cálculo aritmético, pero comprobé que no se trata de ninguna de las dos cosas, porque en las dos oportunidades efectué los cocientes de resultados y no pude entender por qué desciende a 251. Este es un hecho lateral e incidental. Lo concreto es que se trata del único indicador que se ha utilizado para analizar toda la problemática portuaria del Uruguay. Pero yo quiero decir que existen otros indicadores y conste que los voy a manejar, lo digo desde ya, no para hacer una apología actual de la ANP, porque no funciona bien, sino para señalar que la realidad es más compleja, tal como lo interpreta este informe. A nuestro juicio, este tema debe ser abordado en toda su complejidad, a través de todos los elementos que están en juego. Entonces, para que algún día se llegue a una reforma portuaria coherente con el interés nacional, debemos manejar esos indicadores.

En el día de ayer en un intercambio con el señor senador Abreu comencé a esbozar un indicador que se refería a la evolución del número de funcionarios, que es francamente descendente. En 1985, en el Puerto el número era de 4.497; en 1986, 4.623; en 1987, 4.761; en 1988, 4.889; en 1989, 4.654 y en 1990, 4.250. Las cifras correspondientes a 1991 no las poseo en este momento, pero estoy seguro que deben ser más bajas.

El señor senador Abreu me apunta un argumento que considero correcto. En el medio de esta serie existe un incremento de funcionarios, que luego desciende y que refuerza nuestro planteo, por reposición de destituidos. Justamente, como existe esta reposición, en sólo dos años -desde 1988 a 1990- el número de funcionarios, luego de llegar al pico de 4.489, desciende a 4.250 en 1990. Diría que en 1991 el número descendió sustancialmente. Debemos tener en cuenta que en dos años esa baja fue del 15%.

En el día de ayer, precisamente en este recinto, se dijo la frase "se esquiva al Puerto de Montevideo" que, por otra parte, en su condición de puerto de recalada ya había sido analizado por otros señores senadores, particularmente por el señor senador Pérez. No voy a repetir el argumento, pero de ninguna manera puedo admitir que "se esquiva al Puerto de Montevideo".

Ahora me voy a referir al tráfico de buques de ultramar. Entre los años 1984 y 1989, el aumento fue de 1.003 a 2.314, según las últimas cifras que he recibido; en cuanto a los buques de cabotaje ascienden de 442 a 1.921. Si hacemos el cálculo podemos observar que el número de embarcaciones en 1984 aumenta de 1.445 a 4.235 en 1989, lo que quiere decir que el incremento fue de 193%. Si esto significa esquivar al Puerto de Montevideo, me pregunto qué sería si no se lo hubiera esquivado. Obviamente, el espacio material hubiera sido insuficiente para administrar los buques.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ASTORI. - Con mucho gusto, pero luego de ella no voy a conceder más interrupciones, ya que quiero administrar el tiempo de la mejor manera posible.

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Señor Presidente: con relación a las estadísticas que recientemente mencionaba el señor senador Astori en cuanto al aumento de buques entre los años 1984 y 1989, deseo aclarar que a partir de 1988 se incluyeron en ellas los buques pesqueros y ello es lo que provoca un aumento sustancial de embarcaciones. El notorio incremento se produce, sobre todo, entre 1987 y 1988. Esa razón explica el por qué del crecimiento que, quizás, a primera vista puede causar impacto.

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - Puede continuar el señor senador Astori.

SEÑOR ASTORI. - Agradezco al señor senador de Posadas Montero el dato que ha brindado pero, en todo caso, y aun aceptando que a partir de 1987 se incluyen en las estadísticas los buques pesqueros, ellas revelan que el Puerto de Montevideo no es esquivado. Tal vez pueda atenuarse -y no sé en qué medida; habría que hacer el cálculo- el 193% de aumento entre 1984 y 1989.

De todas maneras, quiero señalar que el argumento sustancial que queríamos aportar, era una relativización de la afirmación que tantas veces se hizo en la tarde de ayer.

Me voy a referir a otro indicador que, a su vez, va a relativizar el que acaba de otorgar el señor senador de Posadas Montero y que es la mercadería traficada a través del Puerto de Montevideo. Ello revela que el aumento de utilización de

los servicios portuarios es evidente, más allá de que existan o no estadísticas que incluyan embarcaciones pesqueras. Deseo acotar que siempre estoy hablando del período comprendido entre los años 1984 y 1989. En toneladas de mercaderías de importación se aumentó de 417 a 1.024; en toneladas de mercaderías de exportación de 571 a 623; mercaderías en tránsito de 85 a 189 toneladas. Por lo tanto, si sumamos estas cifras obtenemos por un lado 1.073 toneladas y, por otro, 1.836, o sea, que se aumentó un 72% en volúmenes físicos, es decir, en términos reales. Reitero mi pregunta de si es realmente un puerto esquivado. Tengo la sensación de que no lo es y también pienso que si el Puerto funcionara mejor, sus volúmenes serían mayores y, por lo tanto, el crecimiento que se habría materializado sería, a su vez, superior a éste.

Otro dato significativo son los ingresos de la Administración Nacional de Puertos que se deben evaluar no sólo en su crecimiento sino en el hecho de que se produjeron a pesar de que las tarifas declinaron, es decir, que fueron cada vez menores en el mismo período que voy a señalar. Para utilizar una expresión muy conocida en economía, se constató un retraso tarifario en el Puerto, y que se mide comparando la evolución de la tarifa con la evolución del Indice General de Precios. Entre 1984 y 1989, nos encontramos con que el ingreso bruto por concepto de servicios portuarios, terrestres y a bordo, aumentó de U$S 25:100.000 a U$S 39:600.000, lo que significa un incremento del 58%. Pienso que este indicador hay que tenerlo en cuenta, sobre todo, para relativizar esa afirmación tajante, superficial, sin cifras ni argumentos de que nuestro Puerto se esquiva.

A continuación, nos vamos a referir al costo de los servicios. Este indicador lo manejamos el año pasado en la Comisión durante el largo análisis del tratamiento de este proyecto y que tuvo varias instancias. A pesar de no integrar esa Comisión, de todos modos participamos, sobre todo, de las primeras sesiones en que se trató este tema y planteamos este argumento que hay que resaltar porque estamos de acuerdo con que la estadía promedio en nuestro Puerto es muy larga. También debemos señalar que es un Puerto muy barato a la luz de esta comparación que también se hizo hace un par de años en la Argentina -concretamente en 1989- y se publicó en el diario "La Nación" de Buenos Aires. Allí, encontramos que el Puerto de Buenos Aires, para una estadía de tres días tenía un costo de U$S 18.965; el de Hamburgo U$S 15.805; el de Rotterdam U$S 8.940; el de Valparaíso U$S 6.763; el de Montevideo U$S 4.380 y el de Santos U$S 4.046, es el único de la comparación que está por debajo del Puerto de Montevideo. Reitero que la estadía en el Puerto es larga y pienso que hay que reducirla. Pero al considerar la longitud de la estadía en nuestro Puerto, quedamos rengos si no consideramos, simultáneamente, esta comparación de costos.

Seguidamente, vamos a mencionar un capítulo de indicadores que, especialmente, he separado porque entiendo que es fundamental analizarlos de esa manera, ya que alude a un problema que todo el mundo comparte -por ejemplo, el doctor Baroffio, ex-Presidente de la Administración Nacional de Puertos, la Consultora INTECSA, el informe en mayoría de este proyecto que hoy estamos discutiendo- y que es la insuficiencia de las inversiones. Reitero que no veo en este proyecto ninguna solución al problema de las inversiones. Sin embargo, es absolutamente evidente que la Administración Nacional de Puertos, y particularmente el Puerto de Montevideo, debe ser un clarísimo ejemplo de notorias deficiencias en esta materia que, desde el punto de vista conceptual, se pueden verificar, especialmente, dentro del ámbito de las instalaciones eléctricas, la renovación de la flota automotriz, el dique de cierre norte, las obras de acceso al Puerto y las mejoras en la terminal de carga general. Además, plantea contradicciones no en términos de conceptos o materias cualitativas, sino en términos cuantitativos que, en mi humilde opinión, son imposibles de entender.

Voy a citar dos ejemplos. Entre 1987 y 1989 se puede afirmar que se gastó, respectivamente, en inversiones el 31% de lo aprobado en el primer año, y el 7% en el último año. Estos porcentajes surgen del presupuesto de inversiones aprobado. He elegido dos años, pero podría remontarme más atrás en el tiempo porque estoy seguro de que también en ese entonces ocurieron hechos similares, particularmente durante la época de la dictadura militar, sólo que no tengo información y estoy manejando datos surgidos de los años más recientes. Esto es algo que no se puede entender, porque no se puede acusar al Puerto de falta de inversiones, mientras luego no se gasta el presupuesto aprobado. Junto a esto se comprueban errores de administración garrafales, y digo esto con el mismo sentido respetuoso, pero poniendo todo el énfasis necesario en la marcación de los mismos. Es más: voy a seleccionar algunos.

Puesto que ya se ha mencionado el tema de las grúas españolas, no me voy a referir a él; pero -y utilizando la misma palabra del informe en mayoría- hay un rosario de errores garrafales cometidos en los últimos años. Por ejemplo, hay grúas que datan de 1930, es decir, que tienen 61 años de edad. De las 26 existentes, 10 no funcionan; de las 5 grúas ubicadas en el hangar 6, durante un año sólo una de ellas funciona por vez debido a insuficiencias en la instalación eléctrica del Puerto y esto era así no porque las grúas tuvieran imposibilidad tecnológica para funcionar -que sí se da en algunos casos- sino, reitero, porque no había energía eléctrica. De 40 elevadores para 6 toneladas de carga, sólo se pueden utilizar 27; de 9 elevadores para contenedores, sólo están en uso 4 de ellos.

Ahora vamos a hacer referencia a otro tema que contrasta con esto y me detengo antes de comenzar a enumerarlo, porque el gasto irracional que se ha hecho en otros órdenes golpea contra el panorama de insuficiencia al que acabo de aludir. Es por esto que utilizo el concepto de error garrafal ya que, por un lado, hay una carencia casi total de inversiones y, por otro, se gastan sumas importantes en cosas difíciles de aceptar.

SEÑOR GARGANO. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR GARGANO. - Solicito que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - Se va a votar la solicitud que se acaba de formular.

(Se vota:)

-21 en 22. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador Astori.

SEÑOR ASTORI. - Voy a enumerar ahora, señor Presidente, errores de administración que, repito, golpean contra la insuficiencia de inversiones como una contradicción muy difícil de explicar.

El remolcador "El Gaucho" fue adquirido en U$S 5:000.000 cuando tenía excesiva potencia e inadaptación total a las necesidades de nuestro Puerto. La Sección Dragado tiene su flota paralizada desde hace un año debido a roturas y desidia para repararla; sin embargo, se compra en U$S 12:000.000 una draga absolutamente sofisticada, con un elevado costo de mantenimiento y que no puede trabajar porque esa Sección está sin funcionar. Hace muchos años que no se dragan los muelles y, por ello, existe el peligro de que los buques varen y no puedan desamarrar hasta que suban las aguas.

En los años 1985 y 1986 se efectuaron dragados de un canal y de un espejo de agua para efectuar el trasbordo de granos a barcos de gran calado por medio de un trasbordador que se arrendó. En esta operación se invirtieron -y pido mucha atención en esto- alrededor de U$S 10:000.000 o U$S 12:000.000, pero ésta nunca se llevó a cabo y, finalmente, el trasbordador fue devuelto. Es decir que se invirtieron entre U$S 10:000.000 y U$S 12:000.000 -no tengo la cifra exacta- en una operación que nunca se realizó. Ahora, la operación se hace en la Zona Alfa y la administran los argentinos, no los uruguayos.

Por otra parte, se invirtieron U$S 16:000.000 en una playa de contenedores y, en este sentido, es del caso señalar que Rentas Generales se comprometió a aportar el 50% y nunca lo hizo. Hoy hay verdaderos cráteres debido a defectos de construcción en esa playa, que obligan a costosas reparaciones y debemos tener en cuenta que su costo fue de U$S 16:000.000.

(Ocupa la Presidencia el señor senador Jude)

-Otro ejemplo de los errores garrafales cometidos es la compra de una grúa flotante, cuyo costo ascendió a U$S 9:000.000, con un presupuesto anual de mantenimiento de U$S 700.000 y que tiene una operatividad casi nula, puesto que en el Puerto de Montevideo no se manejan bultos de gran peso. Reitero que invertimos U$S 9:000.000 y lo que es más grave aún es que tenemos un costo anual de mantenimiento de U$S 700.000.

Asimismo, se instalaron 6 grúas alemanas -y parafraseando al doctor Baroffio, debemos señalar que esto es de "Ripley"- de tal modo que no es posible hacer el giro completo porque la pluma roza los depósitos, por lo que, señor Presidente, se rebaja enormemente la capacidad operativa de esta maquinaria.

Al pasar, señalo que a la Consultora INTECSA se le pagaron U$S 3:000.000. Pregunto, pues, si en la Universidad de la República, concretamente en la Facultad de Ingeniería, no podríamos haber encontrado técnicos que hubieran podido realizar este mismo estudio. Mi respuesta es afirmativa. Me atrevo a dar esta respuesta porque esos mismos técnicos de la Facultad de Ingeniería son quienes desde hace años vienen solucionando problemas nacionales muy importantes a un costo ínfimo, entre otras cosas, por acuerdos llevados a cabo con el Ministerio en cuya órbita se maneja el Puerto, es decir, el de Transporte y Obras Públicas. Sin embargo, repito, pagamos U$S 3:000.000 a INTECSA, suma que podríamos haber invertido en una mejor infraestructura portuaria.

En el día de ayer se señaló otro aspecto que compartimos, pero que, curiosamente, estuvo ausente del debate, y es el carácter estratégico que tiene, particularmente, el Puerto de Montevideo. Se aludió a razones históricas que nacen de aquel planteo que un autor nacional, con gran acierto, sintetizó: "La Banda Oriental: pradera, frontera y puerto". Naturalmente, nadie puede negar el carácter estratégico que ha tenido el Puerto de Montevideo en toda su historia, sólo que además de memoria y recurso natural riquísimo es hoy, también -esto ya se dijo y lo comparto- carácter estratégico para el futuro en el marco de la experiencia de integración que todos estamos dispuestos a apoyar para que al país le vaya bien en ella. Estamos hablando, señor Presidente, de la experiencia del MERCOSUR.

El Uruguay, quizás como compensación a su pequeñez y a su encerramiento entre sus dos grandes vecinos, es decir, Argentina y Brasil -encerramiento que no podemos superar porque es imposible mudarse de lugar en el planeta, por lo que seguiremos estando aquí y estos países seguirán siendo más grandes y poderosos que nosotros- tiene la mejor localización de la región -esto es algo que nadie lo puede discutir- y posee, además, la mayor dotación natural de vías de comunicación, lo cual constituye un capital riquísimo para el país. Pero también tiene los puertos -puesto que aquí hay que tener presente el papel que jugará la hidrovía- y, en particular, el de Montevideo con su carácter estratégico. Precisamente, quiero traer este tema al debate del día de hoy, porque si hay áreas estratégicas en nuestro país sin duda, una de ellas es la que componen los servicios portuarios y específicamente el Puerto de Montevideo. Pregunto, entonces, ¿cómo se discute el interés nacional en un área estratégica? ¿Fortaleciendo la capacidad nacional de conducción del país, adoptando un camino que la vaya debilitando cada vez más?

Nosotros sentimos que en este proyecto de ley se debilita enormemente la capacidad nacional de conducción en materia portuaria.

Además, señor Presidente, quiero preguntar -y lo planteo como una interrogante a los efectos del debate- si alguien en esta Sala tiene alguna duda de que si privatizamos indiscriminadamente aumentará el poder, en este ámbito estratégico, de muy poderosos y concentrados intereses transnacionales. No tengo dudas de que así será; no cabe otra posibilidad. Aclaro que no digo esto por fobia hacia las empresas transnacionales, entre otras cosas, porque estamos dispuestos a discutir acuerdos con ellas para la prestación de servicios portuarios; lo señalo porque con un planteo de esta naturaleza no vamos a tener una buena dirección nacional en este ámbito. Y sin una buena y fuerte dirección nacional en esta materia no será posible lograr acuerdos convenientes con empresas transnacionales; será juego libre para ellas. Entiendo que esto debe ser tenido en cuenta, señor Presidente, cuando discutimos el carácter estratégico de este problema hacia el futuro. A mi juicio, antes que cualquier otra cosa, el punto de partida es que el interés nacional esté defendido a través de una buena capacidad de dirección y de conducción. A partir de allí podremos discutir todas las soluciones concretas que sea menester.

Sin embargo, en este proyecto no se asegura lo que acabo de manifestar. Es más; en este texto se respira toda esta moda llamada neoliberal de los últimos años, que aparece cuestionando un concepto como el de capacidad nacional de conducción, por antiguo. Es como si esta moda neoliberal fuera el último grito en cuanto a las acciones a emprender en esta materia.

Creo que ante este planteo se imponen dos comentarios. En primer lugar, señor Presidente, pregunto -y esta interrogante también es a los efectos del debate- qué país de los llamados adelantados, de esos a los que admiramos por su progreso, de puertos modernos y tecnológicamente avanzados ha apostado a la liberalización indiscriminada. ¿Cuál de ellos? Pido por favor que se me cite un solo ejemplo. De todos estos países modernos y avanzados, ¿cuál apostó a la solución contenida en este proyecto? Hagamos comparaciones. Creo que no se va a encontrar ejemplo alguno porque ningún país capitalista avanzado apostó a esta solución en los servicios portuarios ni en ningún otro ámbito. No pretendo desviar la discusión, señor Presidente, pero quiero afirmar enfáticamente que los países capitalistas avanzados no practican el liberalismo económico ni nunca habrán de hacerlo a la luz de los hechos ocurridos hasta ahora. Naturalmente, quieren que lo practiquemos nosotros, pero ellos nunca lo han hecho. Siempre han sido fuertemente intervencionistas; lo siguen siendo y lo son particularmente en materia de transportes y de servicios portuarios. Este es el primer comentario que deseaba formular sobre este planteamiento. ¿Por qué nosotros, país débil, vulnerable y frágil, debemos apostar a una solución que ni los fuertes pusieron en práctica? ¿Por qué no tendremos un avance más ordenado hacia ese progreso que todos estamos reclamando? ¿Por qué no tendremos capacidad nacional de conducción en la materia, la que se vería fuertemente comprometida si dejáramos el Puerto en manos muy concentradas, poderosas y, por otra parte, extranjeras?

Creo, señor Presidente, que el segundo comentario que se impone es que nuestra propia historia da ejemplos al respecto y pone de manifiesto los altibajos históricos de las modas.

En el mes de junio de 1916 se procesaba en el recinto parlamentario -por supuesto, no en esta Casa, que todavía no existía- la Ley del Puerto de Montevideo. Allí se produjo un interesante debate, naturalmente con el lenguaje de la época y con citas a los problemas de aquel entonces. De todas maneras, ya se visualizaban estos problemas que hoy estamos manejando a la luz de estas modas que recién citábamos. En ese debate, el señor representante Paullier, por ejemplo, decía: "El proyecto de monopolización de los trabajos portuarios beneficiaría grandemente al comercio honesto de la República, pues la represión del contrabando contribuirá a normalizar las operaciones de los establecimientos honestos" -volvía a repetir- "que pagan religiosamente los derechos de Aduana, y que hasta hoy han tenido que estar luchando desventajosamente con los comerciantes contrabandistas que por medio del fraude escandaloso que verificaban les hacían una guerra implacable y desleal". Obviamente, hoy, a fines del Siglo XX, habría que hablar de otras cosas y no solamente del contrabando. Pero el señor representante Paullier, en 1916, estaba aludiendo con sus palabras a un concepto fundamental: el carácter estratégico del Puerto.

Por otra parte, señor Presidente -y termino con las citas históricas- la Comisión de Hacienda integrada de la Cámara de Representantes, unos días antes de esa sesión, según versión taquigráfica del 28 de junio de 1916, decía en su informe al Cuerpo: "No entraremos en extensas generalizaciones sobre el problema que plantean los monopolios de Estado, rechazados hace algunos años, en nombre de una ciencia incompleta y considerados en la actualidad, menos por voluntad de los teóricos que por la gravitación natural de los hechos, como solución única de ciertas complejas y vastas cuestiones de índole social y económica". La Comisión de Hacienda integrada de la Cámara de Representantes, en 1916 decía que años antes -esto es, en el Siglo XIX- se cuestionaban los monopolios de Estado ¡Si será vieja la idea de cuestionar a los monopolios de Estado y de apostar al liberalismo! Entre las que aquí estamos discutiendo, ¿cuáles son las ideas más antiguas, señor Presidente? No pretendo entrar en una competencia por lo antiguo y lo moderno, pero se insiste tanto en que la posición de tener una capacidad nacional de conducción es un concepto antiguo, que quería realizar esta cita histórica para revelar que, en realidad, la apuesta liberal es la más vieja y decrépita de todas cuantas se hayan discutido aquí.

Para entrar en las conclusiones de mi exposición, señor Presidente, deseo señalar que tendríamos que tener mayor capacidad en el Cuerpo para discutir los problemas de conveniencia de las soluciones del Puerto. El manejo de estos indi-

cadores que hemos dado en materia de tráfico, de buques, de mercaderías, de ingresos y de funcionarios portuarios, de costos del Puerto, revela que la situación es compleja y que no puede ser solucionada en base a una sola fórmula, como es la de privatizar. Para encontrar la solución hay que abordar todos los factores que están en juego, pero sobre todo -y este es el concepto final que quiero pasar a analizar ahora- no pensando en la fácil y superficial interpretación de que la culpa es de los trabajadores. Cuando se lee todo un tramo de este proyecto, se extrae la conclusión de que, en realidad, los altísimos costos del Puerto tienen su origen en los trabajadores y que solucionando el tema de la estiba, de los servicios y de los trabajadores, ya sea en puerto o en tierra, el Puerto pasará a funcionar mejor. Creemos que no es así por todo lo que acabamos de señalar. La culpa no es de los trabajadores portuarios; no es de la mano de obra ni mucho menos del régimen de ordenamiento y administración que ha venido funcionando en el país desde hace años. Consideramos que debemos buscar las responsabilidades en otros ámbitos, abordando el problema en toda su complejidad. Señalo, a pesar de que, naturalmente, admito la discrepancia sobre este concepto que estoy exponiendo, que siento que toda la culpa o gran parte de la misma se le echa a los trabajadores cuando se pretende la llamada libre competencia entre las actuales bolsas de trabajo y las empresas que se formen eventualmente para cumplir actividades en este ámbito. Este es mi sentir, porque si ello se lleva a cabo no habrá libre competencia. Y aquí se reproduce, igual que en el tema de las demás empresas públicas, la famosa discusión sobre si la desmonopolización -suponiendo que esto fuera un monopolio- lleva a la libre competencia o a la formación de otros monopolios de distinto signo. La discusión se reitera porque no es posible señalar que por el acceso de nuevas empresas que se formen para trabajar en este ámbito, habrá libre competencia, dejando todo lo demás tal como está, porque ANSE no puede competir, como tampoco lo podría hacer el Banco de Seguros si hoy lo desmonopolizáramos. No pueden competir, porque antes habría que prepararlos para ello, cosa que este proyecto no prevé.

Cuando concurrió el Directorio del Banco de Seguros a la Comisión de Hacienda del Senado, nos brindó suficientes elementos de juicio -con los naturales cuidados y reservas del caso- a fin de que todos tuviéramos muy claro que si se desmonopolizaban los seguros y el Banco seguía funcionando igual, iba a la quiebra, porque su Administración no está preparada para competir.

Por lo tanto, esta solución de la libre competencia, entre comillas, supone la muerte indefectible de ANSE, porque no es posible la competencia y, en particular, no lo es por los siguientes indicadores, que para empezar, se refieren a las cargas impositivas que hay que afrontar cuando se contrata personal a través de ANSE, lo que no se haría en esas empresas que eventualmente se formarían para administrar al personal portuario.

Aunque resulte un poco tedioso, voy a dar lectura a los citados indicadores: en materia de capataces y estiba, DIPAICO, 16,5%; Fondo de Licencia y Feriados, 27%; Fondo de Salario Vacacional, 10%; Fondo de Aguinaldo, 10%; Comisión ANSE, 11%; Fondo de Vivienda, 8%; Seguro de Enfermedad, 4%; Banco de Seguros, 6,7% e Impuesto a las Retribuciones Personales, 1%. Total, 94,28%. Registro B) DIPAICO, 16,5%; Fondo de Licencia y Feriados, 27%; Fondo de Salario Vacacional, 10%; Fondo de Aguinaldo, 10%; Comisión ANSE, 11%; Seguro de Enfermedad, 4%; Banco de Seguros 6,7% e Impuesto a las Retribuciones Personales, 1%. Total, 86,28%. Apuntadores y guardianes, DIPAICO, 16,5%; Fondo de Licencia y Feriados, 27%; Fondo de Salario Vacacional, 10%; Fondo de Aguinaldo, 10%; Comisión ANSE 11%; Fondo de Vivienda, 8%; Seguro de Enfermedad, 4%; Banco de Seguros, 0,55% e Impuesto a las Retribuciones Personales, 1%. Total, 88,05%. ¿Alguien cree que con esta situación puede haber libre competencia? Llamemos a las cosas por su nombre, señor Presidente. Esta propuesta conduce a la desaparición de ANSE con todas las consecuencias que aquí se han expuesto, a las que agrego una más: la evasión de aportes que seguramente habrá y que hoy controla ANSE.

(Ocupa la Presidencia el doctor Aguirre Ramírez)

-Prometo que las cifras que voy a brindar a continuación van a ser las últimas, pues soy consciente de que cansan mucho. El aporte de ANSE al Banco de Previsión Social en los últimos años es el siguiente: 1985, U$S 1:600.000; 1986, U$S 1:500.000; 1987, U$S 2:200.000; 1988, U$S 2:100.000; 1989, U$S 2:300.000; 1990 -hasta julio, última cifra que poseo- U$S 1:400.000. Entonces me pregunto qué habrá de pasar con todo esto si se apuesta a la libre competencia. La libre competencia, además de las consecuencias ya analizadas aquí, que no voy a reiterar, trae los siguientes resultados: la desaparición de ANSE y, seguramente, una fuerte evasión fiscal, particularmente, a ese sistema de Seguridad Social por cuyo equilibrio temblamos y decimos que es uno de los problemas centrales que tiene el Uruguay. Entonces, ¿quién garantiza que con la propuesta que se está haciendo aquí no aumentarán sensiblemente las evasiones de estas obligaciones, en este caso, de la imposición de tipo laboral.

Creo, señor Presidente, que el Parlamento tiene que buscar una verdadera transformación del Puerto porque, sin duda, así como está no puede funcionar bien; no lo puede hacer debido a la carencia de recursos, a los errores de dirección, a las graves, garrafales deficiencias en materia de decisión del gasto; no puede funcionar bien en el marco de una conducción que no lo ha integrado a una política nacional de transporte. Al igual que en el caso de otras empresas públicas, creemos que la transformación del Puerto tiene que asentarse en una trilogía fundamental. Por un lado, en nuevos criterios de dirección, distintos a los actuales, con gente que no responda simplemente a una adhesión partidaria o sectorial, sino a su competencia técnica y a los problemas nacionales. En segundo término, en un control social de gestión que no existe en el Puerto ni en ninguna empresa pública y que podemos mejorar sustancialmente en el marco de la Constitución vigente, sin

reformarla, porque hay mecanismos para superarlo. En tercer lugar, en nuevas normas en materia de ingreso, administración y capacitación del personal. Cabe decir que nunca ensayamos este camino que también vale para el Puerto. Entonces, porqué no llevarlo a la práctica ahora, antes de empezar a hacer lo otro que, también en el caso del Puerto, es un camino irreversible que no permite volver atrás para corregir errores luego de emprenderlo. En cambio, éste sí permite corregirlos. ¿Por qué no nos encaminamos -como marcan iniciativas legislativas alternativas que ya se han prestado y que valen para el Puerto, en materia de dirección, control de gestión, ingreso y administración del personal- y damos un paso concreto, importante y positivo como puede ser el que asegure una adecuada coordinación de los servicios portuarios en el marco de la capitanía? Esta última es una idea que compartimos. Pienso que podría ser un paso concreto a dar hoy, mientras nos ponemos a estudiar soluciones nacionales más adecuadas.

En definitiva, señor Presidente, no se trata de no hacer nada en esta instancia. Pienso que ellas se pueden hacer, precisamente, en este momento. No se trata de decir esto no sirve y no hacer nada. Por lo tanto, proponemos concretamente, en esta instancia que hoy estamos procesando, se avance en el camino de la coordinación de los servicios portuarios. Repito que respaldamos la idea de la Capitanía de Puerto y además estamos dispuestos a discutir el carácter institucional a través del cual se materialice.

Al mismo tiempo y en forma simultánea desearíamos que se fueran dando pasos -no sólo a través de este proyecto de ley que se vincula con la situación del Puerto- en materia de transformación auténtica del Estado, cambiando los criterios de dirección, mejorando el control de gestión y reorganizando auténticamente el tema del personal.

Pienso que sólo en un contexto de este tipo podremos, posteriormente, celebrar acuerdos con el capital privado. ¿Por qué razón no habríamos de hacerlo? Nadie se niega a esto. Y cuando hablamos de capital privado no nos referimos sólo al nacional, sino también al extranjero. No obstante, para negociar con el capital privado extranjero o para realizar ciertas inversiones -que éste puede sin ninguna duda afrontar- es necesario tener capacidad de conducción nacional. De lo contrario, el que decidirá será siempre el extranjero.

Por otro lado, nosotros no decimos "no" indiscriminadamente ni a la privatización de algún servicio -que por otra parte ya existe hoy- ni a los acuerdos con iniciativa privada. Por supuesto que no decimos que no. Simplemente, nos remitimos a un ejemplo que utilizara el ingeniero Andrés Tierno cuando era Gerente General de ANCAP cuando manifestaba: "Nos resistimos a mandar al ring a un boxeador maniatado. Desmonopolizar a ANCAP y dejar todo como está adentro es como enviar a un boxeador con las manos atadas atrás, porque no va a poder competir". Y, en este caso, nosotros agregamos que no va a ser posible dirigir. Se formará, rápidamente, la concentración poderosa de intereses contra la que el país no podrá hacer nada.

Por lo tanto, nos cuesta creer que este proyecto se fundamente en aras de la independencia del país. Sinceramente no pensamos que le pueda traer independencia; le hará perder presencia en un área estratégica. Y cuando hablo de presencia no quiere decir necesariamente estatización -hago esta aclaración para que no queden dudas- sino dirección y conducción. Esto vale, incluso, para la realización de acuerdos de privatización a la luz del interés nacional. Porque, si no hay presencia ni buena administración de la empresa pública -en este caso la empresa pública portuaria- no habrá buenos acuerdos con el capital privado y, en consecuencia, el que perderá será el país. Pienso que debemos evitar caer en el debate de los negros y los blancos, donde no hay matices. Creemos que este es un debate lleno de matices y por esa razón no debemos utilizar simplificadamente algunos indicadores dejando de lado otros. Busquemos soluciones ya que las hay y no pretendamos que los problemas del Puerto se arreglen de un plumazo con un proyecto de ley. Todo esto requiere un proceso de aproximación al tema cuya primera etapa, en nuestra modesta opinión, consiste en asegurar que haya una buena dirección.

Muchas gracias.

## 5) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE. - Dése cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

"La Cámara de Representantes remite aprobado el proyecto de ley por el que se dictan normas sobre endeudamiento interno".

-A la Comisión de Hacienda, integrada con dos miembros de la de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR PEREYRA. - Deseo recordar que para tratar este punto el Senado había resuelto -sobre este tema hay otro proyecto de ley en el Cuerpo- la integración de la totalidad de los miembros de ambas Comisiones. Es decir, que la Comisión de Hacienda se integrara con todos los miembros de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Por lo tanto, si no hay inconveniente solicitaría que se utilizara ese procedimiento.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Naturalmente que comparto la decisión de la Presidencia de incorporar a la Comisión de

Hacienda dos de los integrantes de la de Ganadería, Agricultura y Pesca o, la totalidad de ellos como acaba de proponer el señor senador Pereyra. No obstante, deseo aclarar que este proyecto de ley no se refiere solamente al endeudamiento de los sectores vinculados con la actividad agropecuaria. Por esa razón, entiendo que también deberían figurar dos miembros de la Comisión de Industria y Energía porque, de lo contrario, me temo que se estará haciendo un estudio parcial de una ley tan importante como ésta, sin que la Comisión especializada del Senado en materia industrial dé su opinión. Al mismo tiempo, como todos sabemos, el contenido de este proyecto de ley refiere no sólo a los deudores de la actividad agropecuaria, sino también a todos los demás deudores dentro de ciertos parámetros.

Por este motivo, nuestro sector solicita que en esa Comisión integrada se les dé sitio a los miembros de la Comisión de Industria y Energía y hacemos moción en este sentido.

SEÑOR PRESIDENTE. - Sin perjuicio de reconocer que lo que expresa el señor senador Ricaldoni tiene su fundamento, en caso de que un proyecto de ley se refiera a varias materias -como a veces ocurre- la Comisión tendría que estar integrada por todo el Senado. No parece razonable, entonces, que exista una integración de tres Comisiones para tratar un único proyecto de ley.

De todas maneras, todos los señores senadores pueden concurrir a las Comisiones para escuchar lo que allí se debate y exponer su punto de vista porque tienen voz aunque no voto. Además, los temas no se resuelven en las Comisiones, sino en el Plenario.

En consecuencia, si no hay inconveniente y a los efectos de no sentar un precedente que complique el trabajo, la Mesa va a mantener su criterio que era lo que anteriormente había resuelto el Cuerpo, es decir, que sesione la Comisión de Hacienda integrada con la de Ganadería, Agricultura y Pesca. Además, como el tema tiene una importancia indudable podrán asistir los demás senadores que no integren esas Comisiones.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Por vía de aclaración y al filo de lo que me permite el Reglamento, quiero decir en forma muy respetuosa y amistosa al señor Presidente que solicitamos que se ponga a votación nuestra moción. Ello se debe a que no podemos compartir la idea de que esta ley esté pensada solamente para los deudores de la actividad agropecuaria. Pensamos que, en su momento, se va a elevar al Senado un juicio de valor incompleto respecto de este proyecto de ley.

Nosotros tenemos tanta preocupación por el deudor agropecuario como por el industrial, el comercial o por el vinculado con la prestación de servicios de distinta naturaleza.

Por lo tanto, y sin que esto signifique nada más que tener una idea clara sobre el tema, solicitamos que se someta a votación nuestra propuesta de acuerdo a la forma establecida en el Reglamento.

SEÑOR PRESIDENTE. - El trámite de los asuntos entrados es una facultad de la Presidencia; no obstante ello, ésta no tiene inconveniente en acceder a lo que solicita el señor senador Ricaldoni.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada en el sentido de que para considerar este proyecto de ley la Comisión de Hacienda funcione integrada con la de Agricultura y Pesca -esto ya está resuelto- y con dos miembros de la Comisión de Industria y Energía.

(Se vota:)

-10 en 23. **Negativa.**

## 6) ORGANIZACION Y SERVICIOS PORTUARIOS

SEÑOR PEREZ. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR PEREZ. - Simplemente quisiera hacer una consulta. Antes de ingresar a Sala observé que había cantidad de trabajadores de la estiba y de los gremios portuarios con aspiraciones de ingresar a la Barra. Al mismo tiempo, compruebo que en la misma hay espacio y por eso quería consultar a la Mesa sobre si se ha fijado alguna disposición limitativa que no permite que se colme el espacio natural de la Barra.

SEÑOR PRESIDENTE. - No existe, señor senador, ninguna disposición limitativa y desde aquí se puede observar que la puerta de la Barra está abierta. Por lo tanto, ingresan quienes desean hacerlo hasta el momento que se colme su capacidad.

SEÑOR PRESIDENTE. - Prosiguiendo la discusión general, del proyecto tiene la palabra el señor senador Irurtia.

SEÑOR IRURTIA. - A efectos de integrarme al tema, debo expresar que no dudamos de que actualmente, a nivel del Puerto de Montevideo y de los restantes de la República se prestan servicios factibles de ser mejorados, así como que, en algunos casos, por sus deficiencias, alejan de sus muros a los barcos que transportan bienes y personas desde y hacia nuestro país.

El tema pasa, por lo menos, por el tratamiento de tres aspectos íntimamente vinculados entre sí que, conjuntados

debidamente, que mejorarán el servicio portuario. Ellos son: la organización, los medios y el trabajo. Existe una deficiente organización en los factores que integran la prestación del servicio. La falta permanente de bienes físicos adecuados para el manejo de mercadería y la anarquía en los medios humanos que trabajan a su disponibilidad, hacen que el funcionamiento de nuestros puertos constituya realmente una seria preocupación.

La organización, los medios físicos y el trabajo constituyen la palanca que modificará, en beneficio de los puertos y del país, los servicios de la actividad de transporte marítimo de bienes y personas relacionados con nuestro medio. Los factores son los ya mencionados que, ni conjunta ni individualmente, responden a las necesidades requeridas por las empresas transportistas. Partimos de la base de que en nuestro país no existen empresas públicas ni privadas de tal porte como para solucionar los problemas de transporte que se presentan, por lo que sólo podemos recurrir a las firmas multinacionales dedicadas a ese rubro que, por tamaño y capacidad económico-financiera, pueden cubrir los requerimientos de los usuarios del transporte marítimo desde y hacia nuestros puertos. El tipo de barcos y sus modernas instalaciones hacen que el transporte se abarate, ya sea a granel como en contenedores y, a no dudar, por la eficiencia y la eficacia que esas empresas despliegan. Por ahora, sólo podemos plegarnos a ellas en las bodegas que nos ofrecen. Además, el propio usuario se siente mejor garantido cuando sus bienes son transportados por empresas de largo reconocimiento mundial, por su seriedad y comportamiento uniforme.

Nuestro objetivo será el de brindar la mejor atención para que las empresas cubran en buena forma el requerimiento del transporte que necesitamos. Si el Puerto de Montevideo es caro y lento, estas empresas solucionarán sus problemas desviando el transporte de las mercaderías hacia otros puntos, combinando el marítimo con el carretero. Hoy en día un gran volumen de productos es descargado en el oneroso Puerto de Buenos Aires, en alguno de la costa atlántica de Brasil o en Valparaíso, para llegar luego por tierra a nuestro país. Este es trabajo perdido para los obreros uruguayos y son recursos de nuestra seguridad social, de nuestras compañías aseguradoras, que van a otros destinos. El transportista está en competencia con otras empresas del mismo giro y busca prestar el servicio en la forma mejor y más económica posible, a fin de atraer a la mayor cantidad de clientes.

Considerando que el Puerto de Montevideo es casi monopólico en la prestación de servicios nacionales en la materia, es necesario que sea eficiente y eficaz, porque puede convertirse en un impedimento o en una ayuda al normal flujo y pasaje de bienes y personas. De acuerdo con lo expuesto por los representantes de las empresas transportistas, nuestro puerto es caro y lento, lo que aumenta la ineficiencia en la prestación de los servicios. Es caro porque se cobran tasas portuarias que están por encima de la relación del servicio prestado. Es lento porque la labor que en él se desarrolla está vinculada a sistemas organizativos que no remuneran la mejor y más eficiente labor de los trabajadores, sino que se preocupan más de mantener una mínima retribución con la mínima eficiencia. Existen pocos incentivos que convengan para que el trabajador mejore su rendimiento. El vínculo entre el trabajador y el empleador es lejano e indirecto. El empleador no puede elegir al trabajador, ni éste puede preferir una empresa u otra. Es tan objetivo y despersonalizado el sistema que no existen medios aptos para que nazca un vínculo que pueda mejorar la relación laboral, de tal forma que se pueda incentivar al trabajador con mejores retribuciones ante una mayor eficiencia, haciendo a la vez que se sienta seguro y cómodo en la empresa que cubre la mayor parte de sus necesidades. Los beneficios accesorios a las prestaciones laborales, generalmente se crean en esa vinculación personalizada entre empresario y trabajador. Sin embargo, actualmente el sistema portuario de trabajo presenta a la empresa empleadora y al trabajador como enemigos que deben desconfiar hasta en lo más mínimo, cuando sería mucho mejor que en una colaboración organizada mejorara el flujo y la eficiencia del movimiento portuario, haciéndose extensiva esta mejora al servicio y a la posibilidad de lograr más medio para la retribución de cada una de las actividades, tanto de la empresa como del trabajador.

No debemos olvidar que nuestra necesidad de transporte raramente es cubierta en forma exclusiva con barcos que llenen la totalidad de su capacidad en nuestro Puerto. En la mayoría de los casos, somos subsidiarios de bodegas que quedan libres de actividades con otros puertos en la zona del sur del continente como Buenos Aires y, en menor medida, Río Grande, Santos, Valparaíso, etcétera.

Si combinamos el fenómeno descripto de poco y lento desempeño de los trabajadores portuarios con la falta de material -grúas, cargadores de contenedores, etcétera, pues la mayor parte está fuera de uso por no haber repuestos- con la total falta de organización en las prestaciones de los servicios portuarios, que en general está descoordinado, nos da como resultado una suma de ineficiencias e ineficacias que enlentece y demora cualquier maniobra por mínima que sea. Precisamente, el proyecto de ley a estudio introduce varios mecanismos que tienen la finalidad de organizar y coordinar la actividad portuaria. En él se observa un enfoque muy puntual en los aspectos de organización, en la ampliación de los medios disponibles por un ingreso más efectivo de la actividad privada y en las modificaciones del régimen de trabajo, cambiándolo sustancialmente.

Entendemos prudente pensar que en esos tres factores se juega el mejoramiento de la calidad y la eficiencia del servicio. Debemos señalar, asimismo, que si bien coincidimos en los aspectos puntuales, no estamos de acuerdo con los medios que consideramos necesario utilizar para mejorar la efectividad de la coyuntura portuaria. Imaginamos que ella debe ser ágil, atractiva y comercial, con una organización concebida dentro de la estructura del Puerto. Estamos de acuerdo, además, con la necesidad de promover la dirección, coordinación y supervisión de las actividades que son parte de la vivencia misma del Puerto de Montevideo, de la eficacia y eficiencia de las operaciones, de todo lo que el proyecto de ley ha desti-

nado a la Capitanía del Puerto de Montevideo. Creemos que sí hay que hacerlo, pero por medio de otro tipo de organismo menos politizable, también nombrado por el Poder Ejecutivo, que tenga carácter de Comisión Ejecutiva, integrada por representantes de los sectores que participan activamente de la vida del Puerto y que funcione como organismo desconcentrado y con gran independencia dentro de la Administración Nacional de Puertos.

Coincidimos con la idea de que la selección del personal por parte de los operadores en tierra y en la estiba, deberá ser realizada desde un mismo mando, promoviendo la unificación de los obreros en bolsas de trabajo. De este modo, lograremos una rápida profesionalización del personal, la seguridad del total respeto a las normativas legales establecidas, el cumplimiento de los convenios internacionales avalados por nuestras leyes y una modificación sustancial en la operativa de la estiba y desestiba, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos.

Entendemos, además, que ha llegado el momento no sólo de usar las prerrogativas que ya el legislador institucionalizó en la Ley Nº 5.495, referida a la Administración Nacional de Puertos, sino de impulsar el ingreso de la actividad privada. A tales fines, proponemos eliminar la palabra "todos" del literal A) del artículo 9º del proyecto de ley, manteniendo un organismo participativo y custodia de los bienes nacionales, pero erradicando su monopolio en los servicios que demanda el embarque o desembarque directo, la remoción y el transporte de las mercaderías una vez desembarcados y permitiendo el ingreso más fluido de la actividad privada a los servicios portuarios.

Privatización que la pretendemos en los niveles de la adecuación de los servicios a la realidad actual, como integración a los actuales requerimientos tecnológicos. No la privatización por la privatización misma, sino en cuanto a lo que ella puede incorporar en eficiencia y efectividad.

Por otro lado, bajo ningún punto de vista se puede pensar que muelles, grúas y playa de contenedores sean privatizados.

La Administración Nacional de Puertos debe mantenerse fortalecida.

Se deberá promover cambios realistas en la estructura del Puerto de Montevideo, cuidando que la privatización no provoque la entrega a empresas extranjeras de la actividad comercial de Uruguay.

Además, no debemos olvidar que a todo este panorama se suman los cumplimientos de requisitos burocráticos que deben desaparecer, como el lograr autorizaciones hasta en la más sencilla de las maniobras portuarias, como lo es movilizar bultos de un lugar a otro dentro del mismo recinto.

Este panorama se repite en el resto de los puertos del país, que en general se encuentran paralizados e inactivos. Sólo existe cierto nivel de labor en el Puerto de Nueva Palmira, donde funciona una empresa privada, que en parte del recinto se le ha dado la libertad de combinar en la mejor forma los factores de la empresa portuaria. De esa forma, esta empresa privada nos está dando la pauta de que es posible en nuestro medio mejorar los servicios portuarios para aumentar el flujo del transporte marítimo, que por hoy es el que maneja el grueso de nuestro comercio exterior.

Es cierto que los otros medios, como el carretero y el aéreo, son bastante usados, pero para el regional de gran porte de mercaderías es imprescindible contar con los servicios de transporte marítimo, en la mejor forma posible.

También, por la lectura de las versiones taquigráficas y por lo expresado en el texto del proyecto, podemos valorar que en el seno de la Comisión se estudió la preocupación de varios legisladores que tiene relación con la transformación del Puerto de Montevideo, en un puerto libre o franco.

Entendemos que si bien la Ley de Zonas Francas crea un estatuto por el cual se dan facilidades para la introducción de bienes al país a zonas especiales que se consideran no son territorio aduanero uruguayo, donde se pueden depositar, fraccionar y transformar mercaderías o materias primas del país o fuera de él, esta Ley de Zonas Francas no asegura que el Estado renuncia a la creación de nuevas zonas francas ni a la creación de puertos libres o francos, donde se puedan realizar ciertos manejos sobre los bienes que estén dentro de los recintos portuarios.

Es decir que la creación de puertos francos no lesiona para nada a los actuales usuarios de las antiguas zonas francas, quienes al ingresar ya conocían que el sistema de uso de las mismas es el de la libre competencia con los propios usuarios de la misma zona y con otros de zonas creadas o que se creen en el país.

No existe un derecho adquirido ni garantido por el Estado para el usuario de zona franca, por el cual no se puedan crear otras zonas francas dentro del marco de aquella ley, o puertos francos -como en este caso- dentro del marco de la presente ley. Estamos de acuerdo con el enfoque de puerto libre o franco.

Para mejorar los servicios portuarios del país, debemos comenzar por organizar toda esta maraña compleja que maneja en forma inadecuada los diversos factores que movilizan los servicios portuarios.

Se deben organizar y combinar los medios físicos, mecánicos con los medios humanos de trabajo, para optimizarlos y conjuntamente brindar una respuesta firme, que mejore los servicios portuarios de todo el país.

Al observar nuestra estructura portuaria a la luz de la realidad internacional, debemos tener en cuenta que de acuerdo con un análisis económico publicado por la Cámara de Indus-

trias en agosto de 1990, el Puerto de Montevideo, para mover poco más de un millón de toneladas ha empleado en la Administración Nacional de Puertos casi 5.000 funcionarios de los cuales aproximadamente 3.000 corresponden a tareas similares a las realizadas por institutos análogos en otros puertos internacionales.

En España, la Dirección General de Puertos y Costas emplea algo más de 7.000 empleados para movilizar 140:000.000 de toneladas en carga convencional y graneles y 237:000.000 en total de mercadería. En Argentina, la Administración General de Puertos emplea unos 5.000 funcionarios -monto similar a la Administración Nacional de Puertos- en un puerto que moviliza 87:000.000 de toneladas por año. En Brasil, el Puerto de Santos mueve unos 30:000.000 de toneladas por año, empleando 20.000 funcionarios, incluyendo la estiba.

Se aprecia, por tanto, que con un número de empleados tres o cuatro veces mayor, o incluso a veces similar al de la Administración Nacional de Puertos, otros puertos movilizan volúmenes 30, 100 ó 150 veces mayores que el del Puerto de Montevideo. Aun dejando de lado los movimientos de petróleo, que en Uruguay son realizados por ANCAP, las relaciones de tonelaje por empleado son quince veces mayores que en Uruguay.

Si bien no puede desprenderse de esto que la productividad en el Puerto de Montevideo es quince veces menor que en los otros ejemplos, de todos modos es un indicio de excesiva burocratización.

No dejamos de reconocer que el número de funcionarios de la Administración Nacional de Puertos ha disminuido sensiblemente en los últimos años, pasando de 4.958 el 30 de noviembre de 1987 a 3.403 el 30 de agosto de 1991.

Sin desconocer la importancia de estos avances, entendemos que el tema va mucho más allá. No se puede tener un puerto eficiente si la Administración Nacional de Puertos funciona con una cultura organizacional en que no se concibe que algo se realice fuera de su órbita, donde en los talleres tanto se reparan grúas, como se tapizan sillones o se hacen maceteros o juegos para los niños de la guardería.

Debe preocupar al país que la estructura funcional de lo que debe ser uno de los organismos más ágiles y dinámicos no esté dotada de sistemas modernos de gestión que permitan planificar, controlar la gestión y tomar oportunas decisiones; donde el modelo gerencial es personalista y descoordinado, no habiendo determinación de objetivos y metas.

Montevideo es un puerto barato en términos de valoración absoluta de la tarifa, pero caro en términos relativos, es decir, teniendo en cuenta factores tales como eficiencia en las operaciones, previsibilidad en los tiempos de servicio y estadía, volumen movido, etcétera.

Con toda objetividad, debemos señalar la falta de productividad, el exceso de estructura, la complejidad en el sistema de autoridad, la alta conflictividad, la imprevisibilidad en los tiempos de servicio y estadía, el bajo volumen movido y el alto costo de la estiba como algunas de las causas que encarecen el servicio.

Por otra parte, a pesar de lo costoso que resulta el puerto para los usuarios, la Administración Nacional de Puertos tiene una preocupante gestión financiera, deficitaria en los últimos años y sólo levemente superavitaria en el año 1990.

Analizar la estructura portuaria nacional implica, asimismo, referirse a la Asociación Nacional de Servicios de Estiba, que juntamente con la Administración Nacional de Puertos y las agencias marítimas son los únicos intervinientes en la operación portuaria directa.

La situación monopólica en la prestación de los servicios de estiba, administrados por la persona de derecho público no estatal ANSE, ha sido sin duda uno de los elementos determinantes del alto costo relativo del servicio.

Por otra parte, estimo que es un elemento positivo del proyecto propuesto por la Comisión la eliminación del hecho actual, en que personal con distinta dependencia jerárquica y con disímil remuneración actúa en una misma operación.

No puede ser que un funcionario de ANSE levante la lingada desde la bodega del barco y que ésta sea recibida en muro por personal dependiente de la Administración Nacional de Puertos. Esta situación fue y es un semillero de problemas. Una conducción unívoca del operativo seguramente será beneficiosa.

Se pretende por esta vía no sólo mejorar los servicios sino las propias condiciones de los trabajadores, tanto económicas en sus retribuciones personales, como también -y esto es muy importante- las relativas a la forma de realizar el trabajo. El contralor de ANSE posibilitará que todos tengan seguros, que estén afiliados a la Seguridad Social y que los empleadores cumplan con las normas elementales para el desempeño de los trabajos.

Entendemos que no deberá emplearse como trabajador portuario a quien no está registrado como tal y respetarse las obligaciones internacionales en la materia.

Nuestro pensamiento con relación al proyecto que estamos analizando y a la solución más conveniente para el Puerto en estos momentos pasa por conjugar los tres factores que venimos reseñando: organización, trabajo y medios disponibles.

En tal sentido, no entendemos la privatización por la privatización misma, sino que ella sólo es conveniente dentro de los parámetros determinados por el interés de la sociedad. Tampoco creemos que alcance con pasar las empresas o los servicios a manos privadas, para obtener los objetivos deseados en el aumento de la eficacia y la reducción de los costos.

En tal sentido, estimo inconveniente una privatización total de la actividad que hoy desarrolla la Administración Nacional de Puertos. No podemos olvidar que hace más de setenta años se creó este Instituto para desterrar mucho de lo que ahora se pretende reinstaurar. Para ello basta con la lectura de la historia fidedigna de la sanción de la ley en 1916.

En efecto, el Art. 9º, literal E de dicha norma dispone: "Concederá o no los permisos para nuevas empresas de servicios portuarios, según convenga al interés general".

De acuerdo a lo ya manifestado, suprimiendo el monopolio consagrado en el literal A de la disposición a que nos estamos refiriendo, todos los servicios del Puerto -marítimos y terrestres- podrían ser concedidos. Para la consecución de este logro no se necesita de un extenso texto legal; el mejoramiento de los servicios puede obtenerse permitiendo a los usuarios -operadores de los buques- emplear equipamientos propios o de terceros.

En síntesis, consideramos que deben mantenerse los cometidos de la Administración Nacional de Puertos de acuerdo con lo establecido por la Ley Nº 5.495, con la sola supresión del monopolio determinado por el literal A del artículo 9º de esta ley.

De esta forma, los cometidos del organismo se cumplirán en régimen de libre concurrencia con los privados.

Es conveniente también que la Administración Nacional de Puertos haga uso de las facultades de conceder servicios a nuevas empresas que reúnan condiciones mínimas preestablecidas y que ofrezcan seguridades de una correcta prestación.

Con la experiencia actual de la Administración Nacional de Puertos y los nuevos recursos de otras empresas se puede dar eficiente utilización a la infraestructura creada y a crearse.

De esta manera, la Administración Nacional de Puertos podrá realizar servicios de remolque, lanchaje, salvamento o asistencia, conceder servicios controlando a los concesionarios, constituirse en depositaria de mercaderías utilizando todos los depósitos actualmente construidos o que se construyan, desarrollar el plan maestro del puerto, autorizar empresas de reparaciones navales, etcétera.

Asimismo, no tendrá el monopolio para prestar funciones directamente relacionadas con la estiba, desestiba, carga, descarga, así como las tareas de movilización de bultos en tierra, etcétera.

Integrar la actividad privada a la prestación de servicios portuarios será beneficioso.

Disminuir la Administración Nacional de Puertos hasta prácticamente hacerla desaparecer por irrelevante sería un grueso error.

Hoy sabemos que la experiencia chilena está adoleciendo de fallas y de falencias, y la pregonada competitividad del Puerto de Buenos Aires no es tal, porque desde hace años se debate en ser el puerto más caro del mundo.

Entiendo, dicho esto con el máximo respeto, que en una materia tan sensible no es aconsejable deshacer todo lo hecho al impulso de novelerías o de ondas foráneas.

Es evidente que si abrimos el Puerto a la competencia entre la Administración Nacional de Puertos y las empresas navieras dedicadas al transporte en la región se posibilitará la inversión por estas últimas, en bienes de capital y tecnologías que beneficiarán la movilización de mercaderías en el Puerto.

Estas empresas son las poseedoras de barcos que atracan en el Puerto y necesitan servicios rápidos y eficientes. En consecuencia, como en otras latitudes están y estarán dispuestos a construir terminales para sus compañías, que les aseguren fluidez en sus embarques y desembarques.

Entendemos que la libertad de los empresarios en cuanto al manejo de sus bienes y elementos que posibilitan su fraccionamiento y sus diversas combinaciones son imprescindibles para satisfacer las necesidades variables de los consumidores de la región.

El empresario actualmente debe interpretar con razonable anticipación todos los movimientos del mercado e inclinaciones de los consumidores de bienes, a fin de realizar las diversas combinaciones y cambios en sus mercaderías, que posibiliten la plena satisfacción del consumo.

Este hecho lo pone ante situaciones y variaciones no previsibles frente a las cuales, con gran habilidad, debe producir cambios en el destino de los bienes y en la transformación y el fraccionamiento de mercaderías.

No es posible que continuemos con un Puerto que cuenta con servicios monopólicos y que sólo recibe mercaderías que exclusivamente ingresen al país sin que los usuarios puedan, a su voluntad, elegir su destino con total libertad.

Por otra parte, existe en el comercio mundial movimiento de mercadería y bienes, ante cuya introducción y manejo en los respectivos territorios la sociedad en general siente prevención y temor. Se trata de materiales como los radioactivos, los desechos tóxicos de producciones fabriles, residuos de toda especie, materiales destinados a la guerra, etcétera, que entendemos no deben ser admitidos para su introducción en nuestro país, aun con la mayor libertad en el manejo de mercaderías en los recintos portuarios.

Por ello creemos conveniente y necesario que se extiendan a los puertos libres, las seguridades de los contralores sobre ciertos bienes, igual o mejor a los controles establecidos para las zonas francas.

Se evidencia una total falta de coordinación y organización en los elementos que se manejan en la actividad portuaria actual.

Para ello, estamos de acuerdo en crear un organismo que coordine y dirija las actividades portuarias con independencia de la Administración Nacional de Puertos.

La solución propuesta en el proyecto de ley que tratamos no la entendemos conveniente, debido a que se deposita en manos de una sola persona -la Capitanía de Puertos- tan importantes funciones que afectan a todos los vinculados a las actividades portuarias. Una autoridad de este tipo es altamente politizable, en perjuicio de la filosofía de las modificaciones que estamos propulsando. Por otra parte, nuestra posición respecto a la Capitanía es apoyada por la experiencia internacional de países que han puesto recientemente en práctica un Instituto de este tipo y han fracasado en su misión de optimizar la eficacia y eficiencia de la labor portuaria.

Sí, estamos convencidos que dentro de las reformas necesarias para incrementar la eficiencia de nuestros puertos se encuentra la necesidad de una autoridad que dirija, coordine y supervise la actividad portuaria. A nuestro criterio la solución pasaría por la creación de una Comisión Ejecutiva integrada por los auténticos representantes de las principales actividades que participan de la vida del Puerto de Montevideo. Tal como lo plasmamos en el proyecto sustitutivo presentado, sus miembros serán nombrados por el Poder Ejecutivo de acuerdo a la reglamentación que se promueva y tendrá el carácter de organismo desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos con todas las prerrogativas que el proyecto en estudio propone para la Capitanía de Puertos.

SEÑOR BLANCO. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BLANCO. - Formulo moción para que se prorrogue el término de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción de orden en el sentido de que se prorrogue el término de que dispone el orador.

(Se vota:)

-19 en 20. **Afirmativa.**

Puede proseguir el señor senador Irurtia.

SEÑOR IRURTIA. - Gracias, señor Presidente y señores senadores.

Esta Comisión Ejecutiva que proponemos debe tener autonomía en su gestión y estar lo suficientemente vinculada a la operativa portuaria e incluida dentro de su sistema.

Entendemos que la mejor solución pasaría por crear el propuesto organismo desconcentrado, dentro de la esfera de la Administración Nacional de Puertos, pero con facultades suficientes para vincularse directamente con el Poder Ejecutivo, y las demás autoridades relacionadas con la actividad portuaria.

La desconcentración de la Comisión Ejecutiva de la Administración Nacional de Puertos, le hace surgir un fuerte vínculo a su organismo centralizador, pero las facultades de comunicarse y efectuar reglamentos que afecten a todos los organismos del sistema, con la aprobación del Poder Ejecutivo y sin la intervención de la Administración Nacional de Puertos le posibilitan su labor de coordinación y ejecución de esas actividades.

Por este medio se delimitarán las funciones de la Administración Nacional de Puertos y todos los que desarrollen actividades en competencia tendrán un tratamiento igualitario, que redundará en el mejoramiento de la actividad portuaria.

Es necesario mejorar la estructura de nuestros puertos en cuanto a su organización, incremento de la inversión en medios físicos y mayor eficiencia en el trabajo.

El puerto es un eslabón en la cadena logística del transporte. Por lo tanto, no puede ser menos eficiente que el resto de los elementos intervinientes.

De ahí la preocupación de los armadores por el mejoramiento de los sistemas de manipuleo de la carga y la máxima reducción de la estadía en puerto. Son éstos elementos vitales para obtener el beneficio esperado de los avances tecnológicos en el diseño y construcción de los buques.

Movimientos intermodales de carga, servicios puerta a puerta, tecnologías modernas de transporte y manipulación de carga, servicio de transporte terrestre a larga distancia, medios de información, etcétera, han determinado la eliminación del antiguo concepto de territorio cautivo en materia portuaria.

Hoy en día los puertos compiten entre sí por la entrega de mercancías al más bajo costo; por el alcance y la diversidad de los destinos en el interior; por la productividad de su fuerza de trabajo; por la duración de su tránsito; etcétera.

El costo del puerto forma parte del costo final del producto en el mercado de destino, por lo que sin duda puede representar también una ventaja o una desventaja competitiva para los productos que utilizan sus servicios.

Por otra parte, en el MERCOSUR los puertos uruguayos están llamados a ocupar un lugar muy importante. La venta de sus servicios podrá aportar ingresos significativos al país. La eficiencia de sus operaciones deberá ser una de las ventajas competitivas con que cuenten nuestras producciones.

A su vez, con la reactivación del proyecto de la hidrovía Paraná-Paraguay, el Puerto de Nueva Palmira se convertirá en

el eslabón natural entre el transporte fluvial de una extensa región del continente y el transporte marítimo hacia los grandes mercados consumidores.

La reforma portuaria que hoy encaramos se encuentra inserta en un contexto latinoamericano en que se procesan cambios estructurales en la administración y explotación de terminales portuarias.

En Chile, por ejemplo, la reforma se instrumentó fundamentalmente a través de dos leyes: una referida a lo que en nuestro país denominamos como "mano de obra portuaria", y otra relativa a la organización portuaria, las que fueron acompañadas de medidas de tipo administrativo y tarifario. En lo que tiene que ver con la mano de obra portuaria, se consagró la libertad de acceso para empleador y trabajador, de selección de personal y organización del trabajo por parte del empleador.

En Argentina, la reforma portuaria está siendo instrumentada por vía legal, fundamentalmente en base a dos cursos de acción: la descentralización administrativa y la privatización de los servicios a los buques y a las cargas.

En Brasil, se han introducido importantes flexibilizaciones en la estructura portuaria a través de un decreto provisional del Presidente Collor.

En Colombia, la reforma se llevó a cabo a través de un conjunto orgánico de normas, con los objetivos de protección del interés público, el de los usuarios y el estímulo a las inversiones privadas.

A tales efectos, los medios utilizados fueron: la formación de un plan de expansión portuaria, el otorgamiento de concesiones y la observancia de la igualdad de derechos y deberes entre el Estado y los particulares.

En nuestro país, deberán promoverse, de acuerdo con lo expresado, cambios importantes en la organización, en los medios físicos y en el trabajo de la operativa portuaria en un puerto libre, objetivos a los que adherimos con entusiasmo.

En el ámbito de su organización, proponemos la creación, en la órbita de la Administración Nacional de Puertos, de una Comisión Ejecutiva, organismo desconcentrado, con todas las prerrogativas que el proyecto propone para la Capitanía del Puerto: es decir, dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el Puerto de Montevideo, y cuyos miembros, designados por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con la reglamentación que se promueva, sean representantes de las actividades que participan en la vida del Puerto de Montevideo.

Creemos necesario crear las mejores posibilidades para que la actividad privada se instale como proveedora de servicios portuarios, con toda la prudencia que la decisión requiere, eliminando el monopolio de la Ley Nº 5.495, relativa a la Administración Nacional de Puertos y manteniendo vigente toda la sapiencia de su larga experiencia en el sector.

El trabajo en la órbita portuaria debe liberalizarse, pero sin dejar de lado la legislación vigente.

Es preciso tener en cuenta el Convenio Nº 137 de la Organización Internacional del Trabajo, ratificado por el Decreto-Ley Nº 14.982, según el cual: "Deberán establecerse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios, en la forma que determine la legislación o práctica nacional".

Tampoco es posible ignorar la recomendación de la Organización Internacional del Trabajo según la cual: "No deberá normalmente emplearse como trabajador portuario a quien no esté registrado como tal", reservándose sólo para casos excepcionales la contratación de trabajadores no registrados.

Somos respetuosos de los acuerdos internacionales que han sido ratificados por leyes nacionales. Es necesario, además, que se controle el cumplimiento de las leyes relativas a la prevención y reparación de accidentes de trabajo, horarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario, etcétera. De esta manera impediremos que la libre competencia se transforme en libertinaje, en detrimento del bien común.

La nueva ley de puertos debe significar la expresión de la voluntad política para impulsar una actividad trascendental en el desarrollo de nuestro país como proveedor de servicios para la región.

El aumento de la productividad portuaria, la limitación de su costos y la conversión de nuestros principales puertos en parte de las cadenas de distribución internacional, son algunos de los objetivos que debemos lograr a través de la norma que estamos considerando.

Las transformaciones que es necesario llevar adelante, dentro de la estructura portuaria, para hacerla contemporánea con la realidad actual, requieren unidad de dirección y una precisa delimitación de funciones.

Por todo lo expresado, señor Presidente, votaremos afirmativamente en general el proyecto, y en cuanto a su consideración particular, ya hemos adelantado nuestras discrepancias.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Señor Presidente: en primer lugar, como algunos de los señores senadores preopinantes, pido excusas de antemano por cuanto, para no cortar el hilo de mi exposición y administrar como corresponde el tiempo de que

dispongo, no concederé interrupciones, al menos hasta que termine la parte central de mi discurso.

No pensaba referirme a algunos temas, pero las diversas intervenciones que he venido escuchando me han impuesto la necesidad de realizar algunas reflexiones previas de carácter general.

Tengo la impresión -y creo que existen fundamentos para ello- de que en torno a este tema existe desinformación que, por supuesto, promueve temores, en casi todos los casos legítimos, que provienen del desconocimiento de los alcances del proyecto y de prejuicios. Somos parte de la raza humana, somos uruguayos, y todo ello muchas veces nos impulsa a tener vacilaciones y resistencia a todo aquello que signifique lanzarse a alguna modificación, en este caso del ordenamiento jurídico, así como intereses creados -esto lo he comprobado por el contacto con los sectores empresariales- que, en más de una oportunidad han permitido advertir -más allá de que quien planteaba su punto de vista sinceramente pensara que le asistía la razón- que lo que se estaba considerando eran, no los intereses del país, sino los de las propias empresas.

Al igual que todos los miembros de la Comisión he tenido las puertas de mi despacho abiertas, en más de una oportunidad, a todos los sectores que han deseado ponerse en contacto conmigo y con mi sector político, a los efectos de hacernos conocer sus coincidencias y sus discrepancias durante el larguísimo proceso que llevó el análisis de este proyecto de ley.

Además, quiero decir, señor Presidente -ya lo he expresado en más de una oportunidad- que mi sector no cree que la eficiencia legislativa radique en que un proyecto de ley se resuelva a una velocidad que sea incompatible con el análisis profundo del tema que se está considerando. De modo que, a mi entender, las críticas que apuntan a veces a que la labor parlamentaria no es eficiente porque tal o cual proyecto de ley lleva tantos o cuantos meses o años de estudio en el Parlamento, no son de recibo. Y menos en un tema como éste, en el que observo que, al margen de la importancia que en sí mismo tiene todo lo relacionado con la actividad portuaria, es -insisto- un punto en el cual, razones y emociones, percepciones fundadas y sensaciones sin fundamento, han creado en sectores laborales y empresariales muy respetables interrogantes, incógnitas, entusiasmos y decepciones.

Señor Presidente: dentro de ese marco, hemos escuchado con atención -por supuesto que también con respeto- la afirmación de que el tema del Puerto de Montevideo -y en general el de todos los puertos del país- hace a la estrategia nacional. A partir de allí, se hace el razonamiento de que como estamos frente a un tema estratégico, no se debe innovar en la materia. Al respecto, creo que esta afirmación -naturalmente, dicha en forma muy convenida- es difícilmente compartible porque, en suma, encierra una petición de principios.

Por supuesto que el Foro Batllista coincide con quienes afirman que el tema portuario es estratégico, pero deseo manifestar que es una petición de principios deducir que por esa sola razón hay que mantener el actual ordenamiento jurídico. Precisamente, pensamos que porque este tema es realmente estratégico, se debe tener la claridad suficiente para decir por qué proponemos determinadas normas que modifiquen las actuales y, también, para buscar las que se adecuen a los tiempos que corren y a los que vendrán muy próximamente.

Quizás más adelante podamos demostrar que esta necesidad de cambios en la normativa portuaria del país no es una creación autóctona, sino que simplemente acompaña corrientes y tendencias que ya están consolidadas y aceptadas en la mayor parte de los países. De modo que, repito, el tema del Puerto sí es estratégico; pero, precisamente, por la vinculación clarísima que éste tiene con lo que encierra el proyecto de ley, debemos discutir si se defiende bien o mal ese carácter estratégico de los puertos uruguayos y, especialmente, el del Puerto de Montevideo, manteniendo el sistema actual porque, en definitiva, no votar este proyecto de ley -lo digo respetuosamente- es aportar poco o nada a la defensa de esos intereses estratégicos del país.

Tampoco comparto, señor Presidente, la aseveración de que este es un proyecto de ley neoliberal. Al respecto, invito al estudio de las normas de esta iniciativa; asimismo, exhorto al análisis de las distintas posturas que se sostuvieron dentro de la Comisión e, inclusive, pido que se observe cuál fue el punto de vista inicial del Poder Ejecutivo en esta materia y cuál es el resultado final que vino al Senado, para que se piense si realmente se puede sostener que este es un proyecto neoliberal, tal como se ha dicho. Entiendo que el hecho básico de esta iniciativa -que es asegurar la libre competencia en muchas de las actividades portuarias- en sí mismo, no justifica afirmar que estamos frente a un proyecto neoliberal.

Las polémicas o las controversias de tipo semántico, evidentemente, son inconducentes, no sólo dentro del ámbito parlamentario, sino en cualquier actividad de la vida. Y cuando se habla de soberanía, de neoliberalismo, de independencia, realmente, muchas veces no sabemos de lo que se está hablando, ya que primero habría que ponerse de acuerdo en lo que se entiende con respecto a cualquiera de estos conceptos. Pero si se considera que el proyecto es neoliberal porque consagra la libre competencia dentro del Puerto, entonces tenemos que señalar que estamos frente a un problema ideológico, de concepción política, una idea de modelo de país donde se está descartando la libre competencia. Creo que ésta, más allá de estar consagrada en nuestras costumbres y en nuestro ordenamiento jurídico, es sana y necesaria.

Por lo tanto, creo que esas afirmaciones que he escuchado de parte de un estimado colega preopinante son, por supuesto que involuntariamente, simplificaciones que, en lugar de contribuir a esclarecer la discusión de un tema tan importante como el del Puerto, coadyuvan a que, personas con menos conocimiento de este proyecto de ley que los legisladores, aumenten y alimenten sus temores y sus prejuicios en la forma a la que hace un rato hice referencia.

El Foro Batllista -como todos lo saben- no coincide ni lo ha hecho con la orientación económica del Gobierno. Pienso que no vale la pena hacer un recuento de nuestras actitudes tendientes a demostrar nuestras diferencias en el manejo de la política económica del país, tanto a nivel interno como internacional, así como tampoco hacer alusión a las consecuencias que ella trae, básicamente, en lo vinculado a la estabilidad y a la justicia social, que nos preocupan profundamente. Vemos estas cosas amenazadas porque en estos temas, el mal manejo de los instrumentos de que dispone un gobierno, ayudan a que nuestras preocupaciones sean profundas. También el entorno internacional, en el que muy poco puede influir el país, es otro factor de preocupación que nos hace ser muy cuidadosos en esta materia, tanto como lo hemos sido con respecto a este proyecto. Cuando ingrese en el comentario rápido -si se quiere telegráfico- del articulado, quedará demostrado cómo nos hemos preocupado por atenuar, por limar y, muchas veces, por eliminar normas que, desde la óptica batllista, nos parecían inconvenientes para los intereses generales del país.

El Foro Batllista, que no quiere desmantelar el Estado -como ya lo ha dicho y demostrado en ocasión de discutirse la Ley de Empresas Públicas- sí desea racionalizarlo promoviendo, a través de esa racionalización, posibilidades para una mejor asignación de los escasos recursos del país. Para nosotros, integrantes del Partido Colorado, las prioridades pasan por temas tales como la vivienda, la salud y la enseñanza, para los que habrá que seguir haciendo esfuerzos de forma tal de llegar a encontrar más recursos de los actualmente disponibles porque, de lo contrario, el país va a seguir creando climas de frustración, fomentando la decepción por el sistema político y terminará llevando a mucha gente hacia la idea de que éste no es un país realmente posible.

Como resulta de la declaración formulada por nuestra bancada, vamos a tener una actitud muy vigilante con respecto a la administración de las competencias del Poder Ejecutivo y de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados que resulten de la Ley de Empresas Públicas. También tendremos esa actitud respecto de este proyecto, si el mismo se convirtiera en ley.

Es evidente, señor Presidente, que existe la necesidad de hacer cambios legislativos en la materia portuaria y, a la vez hay otra necesidad que es la de la protección de las fuentes de trabajo portuarias.

Esto conduce a un comentario sobre la normativa básica internacional en la materia.

(Ocupa la Presidencia el Prof. Carlos J. Pereyra)

-En las innumerables reuniones que sostuve con los representantes de los sectores obreros vinculados a la actividad portuaria -que son unos cuantos- se me ha dicho que a través de este proyecto habría una violación del Convenio 137 y de su reglamentación -por llamarla de alguna manera- que es la Recomendación 145.

Quizás en el articulado, en la discusión particular, sea necesario, algún ajuste. El Foro Batllista estará atento y dispuesto, si es necesario, a promover las correcciones correspondientes.

Si se lee como se debe ese Convenio 137 y esa Recomendación 145 -que datan del año 1973, o sea, que tienen 18 años de existencia- los mismos ponen de manifiesto que la Organización Internacional del Trabajo -el organismo mundial de mayor trascendencia en lo que tiene que ver con la protección de los intereses de la clase obrera- señala, por una parte, el reconocimiento de la necesidad de cambios en la vida portuaria de cualquier país del mundo y, por otra, la protección de las fuentes de trabajo. Además, no habla solamente del reconocimiento de la necesidad de modificar prácticas portuarias obsoletas, ni tampoco únicamente de la protección de las fuentes de trabajo. Es decir, que busca el equilibrio, la compatibilización entre estos dos valores de trascendental importancia para el desarrollo del país.

En el Considerando 1º del Convenio 137, del que tanto se ha hablado, se señala que se han producido -y estoy citando textualmente- y siguen produciéndose, importantes cambios en los métodos de manipulación de cargas en los puertos, así como el movimiento de mercancías. Se espera que en el futuro tales cambios adquieran aun más importancia.

La Organización Internacional del Trabajo, en el Considerando 1º del Convenio 137, reconoce que existen cambios y que los mismos deben incrementarse en la actividad portuaria.

En el Considerando 2º se explica por qué existen, por qué se verifican esos cambios -aclaro que estoy hablando del año 1973- y por qué es necesario promoverlos. Allí se dice que dichos cambios, al acelerar el transporte de las cargas y reducir el tiempo de estadía de los buques en el puerto, así como los costos de transporte, pueden beneficiar la economía del país, en general, contribuyendo a la elevación del nivel de vida.

Estos Considerandos 1º y 2º coinciden totalmente con lo que establece la Recomendación 145 de la Organización Internacional del Trabajo.

En el Considerando 3º se dice que dichos cambios tienen considerables repercusiones en el nivel de empleo, en los puestos y en las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores portuarios y que deberían adoptarse medidas para prevenir o reducir los problemas que se presenten.

Creo que la Comisión ha establecido, en el acierto o en el error, normas que, seguramente, podrán perfeccionarse en la discusión particular, pero que son sensibles a esta idea contenida en el Considerando 3º del Convenio 137. Lo mismo dice la Recomendación 145, en su Considerando 3º.

En el Considerando 4º del Convenio 137, se señala que los trabajadores portuarios deben beneficiarse con la introducción

de nuevos métodos de manipulación de cargas y que, por lo tanto, deberían planearse y adoptarse una serie de medias para mejorar en forma duradera esa situación. Lo mismo dice la Recomendación 145, en su Considerando 4º.

Veremos luego hasta qué punto todo esto se ignora, como dicen algunos, o si, en su defecto, como nosotros creemos, se han hecho esfuerzos para cumplir con el Convenio 137, del que Uruguay es Estado Parte.

Finalmente el Considerando 5º del Convenio señala que es necesario adoptar ciertas proposiciones relativas a las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas. Lo mismo expresa el Considerando 5º de la Recomendación 145.

En el artículo 1.2 de este Convenio, se vuelve a insistir con el tema de las cargas diciendo que, asimismo, se tendrán en cuenta nuevos métodos de manipulación de cargas y sus efectos sobre las diversas tareas de los trabajadores portuarios.

Hasta aquí -y lo digo despacio- ya van 5 veces que en el Convenio 137 se hace mención a nuevos métodos de manipulación de cargas.

Esto está señalando, desde 1973, la necesidad de modernizar, de actualizar, las normas portuarias y acompañar las exigencias de los nuevos tiempos.

El artículo 2.1 señala que la política nacional deberá estimular a todas las partes interesadas para que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo permanente o regular de los trabajadores portuarios.

El artículo 2.2 establece que deberá asegurarse a los trabajadores portuarios períodos mínimos de empleo o ingresos mínimos, cuya amplitud o índole dependerá de la situación económica y social del país y del puerto que se trate.

En el artículo 3.1 aparece la norma que seguramente más veces he oído invocar por parte de las delegaciones obreras en estos últimos meses. Tiene tres párrafos y en el primero dice que deberán establecerse y llevarse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios, en la forma en que determine la legislación o práctica nacional. El segundo párrafo, expresa que los trabajadores portuarios registrados deberán tener la prioridad para el trabajo portuario; y el tercero, a mi juicio, no tiene mucha relación con el tema que estamos analizando.

Pero todo esto se completa con el artículo 11 de la Recomendación 145, tantas veces invocada en estos últimos tiempos, cuyo literal A) señala que deberían establecerse y llevarse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios en la forma que determine la legislación o prácticas nacionales, con el fin de a) evitar la utilización de mano de obra adicional, cuando el trabajo existente no baste para proporcionar medios adecuados de vida a los trabajadores portuarios. Luego agrega que entre tales garantías figuran algunas que, a mi entender, son importantes de considerar, por lo que más adelante me referiré a ellas.

De manera que, señor Presidente, las normas internacionales pretenden evitar que la mano de obra no registrada tenga preferencias anticipadas cuando el trabajo portuario no baste para proporcionar medios adecuados de vida a los trabajadores registrados. Seguramente, en la discusión particular trataremos de demostrar que la preocupación ha existido y que las soluciones nos parecen justas, aunque opinables, y bienvenidas aquellas propuestas que las mejoren, siempre que no se pierda de vista que hay dos aspectos inseparables, que irrenunciablemente deben ser considerados simultáneamente. Entonces, sí a la protección de la mano de obra portuaria, pero sí, también, a aquellos cambios impuestos por las necesidades de que los puertos sean cada vez más eficientes, coadyuvando en la mejora de la condición de vida de los países.

En el artículo 4.1 del Tratado 137 se establece que el número de los trabajadores inscriptos en los registros deberá ser revisado periódicamente, a fin de mantenerlo en un nivel que responda a las necesidades del puerto. Esto significa varias cosas: aumentar el número de trabajadores incluidos en los registros, o mantenerlo tal cual, o reducirlo. Cabe señalar que el proyecto de ley que estamos considerando no reduce, en modo alguno, el número de los trabajadores registrados. Insisto: en ninguno de los casos contemplados en el proyecto de ley se verifica esa reducción, porque cerrar alguno de los registros como se propone en esta iniciativa, no significa la reducción del personal, sino asegurarle que van a seguir teniendo trabajo. Este es el caso de los capataces, apuntadores y guardianes de ANSE, a quienes siempre debe recurrirse y no solamente mientras esta ley esté vigente. Los empleadores recurren a ellos, seleccionando uno por cada buque en el caso de los capataces, y uno por cada elemento en operación en el caso de apuntadores y guardianes. Esto está establecido en el artículo 33, sobre el que -a raíz de conversaciones que hemos mantenido con una delegación obrera el día viernes- en la discusión particular propondremos algunas modificaciones que nos parecen justas.

El otro aspecto al que me quiero referir, es el relativo al artículo 4.2 que señala que cuando sea inevitable reducir el contingente total de trabajadores registrados, se deberán adoptar las medidas necesarias para impedir o atenuar los efectos perjudiciales de tal reducción sobre los trabajadores portuarios.

En el proyecto de ley, no hemos establecido una reducción del contingente ni en forma total ni parcial de los trabajadores registrados. Reitero que el cierre de registros significa mantener el número y no reducirlo. Por ejemplo, en el caso de la estiba vamos a apoyar la posibilidad de reapertura, con ciertas condiciones.

SEÑOR CIGLIUTI. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra) . - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR CIGLIUTI. - Formulo moción en el sentido de que se prorrogue el término de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE (Prof. Carlos Julio Pereyra). - Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-17 en 18. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - En el sentido que he indicado, considero que este proyecto de ley garantiza las remuneraciones mínimas a los estibadores de ANSE, aun cuando no trabajen, solamente por formar parte de los registros.

Se trata de una norma muy importante y creo que debemos precisar aun más cuáles son sus alcances, ya que todo quedará librado a la reglamentación.

El Foro Batllista desearía que en la propia ley se estableciera cuál es esa remuneración mínima. En ese sentido, hubo un proyecto que llegó a la Comisión -que luego fue descartado- en el cual se establecían promedios históricos, a fin de que se incorporaran en el proyecto y le dieran a los estibadores, desde la vigencia de la ley, la seguridad de contar con esa remuneración mínima. Oportunamente, volveremos a discutir estos aspectos, cuando lleguemos al artículo correspondiente.

Por consiguiente, concluiría en que este Convenio 137 y la Recomendación 145 tratan y reconocen diversos aspectos de la problemática portuaria internacional que pasan, en primer lugar, por la existencia y necesidad de cambios en dicha actividad. Un ejemplo de ello, es observar cuántas veces se menciona el tema de la carga y estadía de los buques, lo más corta posible, así como el de los costos portuarios.

Todo esto figura en un Tratado del que nuestro país forma parte. Considero que está muy bien que se haga caudal en el Convenio 137 de esta preocupación, precisamente que tienen los puertos como pulmones, como vías de entrada y salida de todo lo que significa la producción y la riqueza.

En segundo lugar, a modo de conclusión, debo decir que este Convenio 137 persigue la armonización entre los intereses vinculados con la necesidad de cambios en la actividad portuaria y la protección de aquellos trabajadores que figuran en los registros. Pero todo ello dentro de las necesidades y posibilidades que tenga cada país.

Ningún miembro de la Comisión se preguntó si algunas de las normas vinculadas con incentivos propuestos por el Foro Batllista -votadas por unanimidad en la Comisión- eran o no compatibles con las necesidades y posibilidades del Uruguay. Sin embargo, nos parece que por un elemental principio de justicia social, sin quitarle el trabajo a nadie y vistas las situaciones que potencialmente pudieran plantearse de convertirse este proyecto en ley, deberían permitirle opciones a esos trabajadores para que con una suma decorosa emprendieran otros rumbos si así lo desearan.

Además, quiero señalar que este proyecto no sólo hace mención a los registros -y reconozco que en algunos momentos he vacilado a este respecto- sino que no colide con el Convenio 137 a ellos referidos. Repito que habremos de proponer alguna modificación, y especialmente en el artículo 29 en lo que tiene que ver con una mayor protección de los trabajadores registrados en ANSE. Ellas tienen que ver con lo que señalé hace unos momentos en cuanto a intentar un consenso en el Cuerpo para que exista una mínima remuneración, con el fin de que haya una fórmula que esté predeterminada legalmente y no quede librada a la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo.

Señor Presidente: creo que, sin que sea perfecto el proyecto de ley, la protección del trabajador está más asegurada en este proyecto de ley que en el Convenio 137. Sobre este tema habré de detenerme detalladamente en la discusión particular, ya que el tiempo es muy tirano.

Ahora me quiero referir muy sintéticamente a aquellos aportes que el Foro Batllista efectuó en el seno de la Comisión, a veces por iniciativa propia, y otras recogiendo opiniones y sugerencias de las distintas delegaciones que nos visitaron y que pienso han mejorado el proyecto.

En primer lugar, deseo destacar la equiparación jurídica de los puertos del interior aptos para recibir buques de ultramar, con el régimen inicialmente establecido por el proyecto para el Puerto de Montevideo, cuya fórmula fue propiciada por el Foro Batllista, y que se encuentra en su artículo 4º.

En segundo término, cabe señalar la transparencia de las decisiones oficiales en materia portuaria. Debo aclarar que al proyecto le faltaba una norma que dijera, por lo menos, algo similar a lo que establecía la Ley de Empresas Públicas. A raíz de una sugerencia del Foro Batllista, que naturalmente fue compartida por los otros integrantes de la Comisión, se hace una remisión a la Ley Nº 16.170 de Empresas Públicas. Concretamente, se expresa que dentro de las contrataciones que se lleven a cabo en la actividad portuaria, se deberá resguardar que ellas estén revestidas de la publicidad adecuada para asegurar la debida transparencia de las operaciones y permitir el más amplio concurso de interesados.

En tercer lugar, debo manifestar que no hemos tenido suerte en encontrar un consenso en lo que tiene que ver con la ubicación de la Capitanía de Puertos -en la que todos coincidimos- ya que dudamos si deberíamos colocarla bajo la dependencia jerárquica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o de la Administración Nacional de Puertos. No tengo inconveniente en señalar que durante mucho tiempo, en la

Comisión me pareció que la posición más lógica era situarla en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que, de lo contrario, significaba crear una gerencia más dentro de la Administración Nacional de Puertos. Sin embargo, creo que los argumentos que he escuchado de los sectores vinculados con la actividad portuaria y de algunos Directores de la Administración Nacional de Puertos -no solamente de extracción colorada sino también de miembros del Partido Nacional- nos han motivado a proponer una fórmula que no tuvo éxito en la Comisión, ya que fue rechazada por mayoría. A pesar de ello, propondremos que se vote en el transcurso de la discusión particular y ahora le voy a dar lectura. "Créase la Capitanía del Puerto de Montevideo, que será la autoridad coordinadora de todas las actividades en dicho Puerto y que funcionará como órgano desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía funcional, etcétera." En esta fórmula colaboró el señor senador Korzeniak, integrante de la Comisión y representante del Frente Amplio, que con sus conocimientos en temas de Derecho Constitucional y Administrativo, ubicó muy acertadamente a la Capitanía de Puertos, dado que lo que se trataba a través de esta propuesta, era buscar una dependencia de la Administración Nacional de Puertos, evitando los inconvenientes que ella pudiera tener como órgano desconcentrado con autonomía funcional. Nuestra propuesta agrega: "Los cargos de Capitán y Sub-Capitán del Puerto de Montevideo serán de particular confianza, y sus titulares serán designados por el Poder Ejecutivo de ternas, una para cada cargo, propuesta por la Administración Nacional de Puertos, con el voto conforme de tres de los integrantes de su Directorio, etcétera". Es decir que ésta sería una fórmula intermedia a fin de buscar un consenso que, repito, lamentablemente, no se obtuvo en la Comisión y que significa reconocer los inconvenientes que puede tener una dependencia total de la Capitanía respecto del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y, también, que ella esté absolutamente divorciada de ésta. Insisto que se trata de ternas propuestas por la Administración Nacional de Puertos al Poder Ejecutivo, éste las designa con quienes integran el órgano desconcentrado con autonomía funcional, tal como hay otros antecedentes en nuestra legislación y Constitución.

En cuarto término, quiero indicar que no pretendemos el monopolio, en este sentido, de la inquietud. En las Actas consta la gran preocupación que tuvimos para evitar de que el Puerto, a través de esta ley, se convirtiera poco menos que en un "nido de ratas", aludiendo a una patética película de hace algunos años y que muchos recordamos.

En la Comisión hemos entendido que el control escrupuloso de las normas vinculadas con la actividad y seguridad laboral, debe hacerse por medio del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social pero con oficinas que estén a su disposición dentro del recinto portuario. Una vez terminada la labor de la Comisión, hemos mantenido conversaciones con los distintos sectores laborales y empresariales. A partir de la idea de que éste no es un tema de principios acerca de quién controla la actividad laboral -si esto tranquiliza las preocupaciones, cuya justificación no pongo en tela de juicio, de los sectores laborales- el Foro Batllista está dispuesto a rever sus pasos y buscar una redacción que permita que sea ANSE la que haga ese contralor de las disposiciones laborales dentro de los recintos portuarios. Repito que este no es un tema de dogmas ni de principios; simplemente, lo que queremos es la mejor herramienta para cumplir con el objetivo con el que nadie en este país puede discrepar. En ese sentido, ninguna empresa que ingrese al Puerto debe cometer los posibles abusos, como algunas otras compañías lo están haciendo, y me consta que ya dentro del régimen excepcional a veces se permite que trabajadores ajenos al Puerto realicen sus tareas en él, y se estén haciendo mangas y capirotes de algunas normas laborales, ya que existe más personal que el que se declara y hay menos inspectores que, quizás, estén menos dispuestos a controlar de lo debido.

De modo que no nos mueven dogmas, y si en el Senado transitamos por un camino de encuentro, repito, este no es un tema que haga al fondo de la cosa y el Foro Batllista está dispuesto a dar un paso atrás a fin de buscar el consenso necesario, porque de lo que aquí se trata es de que se cumplan bien las leyes, por encima de quién es el órgano encargado de su vigilancia.

Seguidamente, me voy a referir al tema de la reapertura de los registros de la estiba.

Como ya he expresado, los otros registros se cierran, pero quienes figuran en ellos deben ser obligatoriamente utilizados por los empleadores privados cada vez que se efectúe una operación portuaria. Esto es así, más allá de que, como ya he señalado, propondremos ajustes a algunos artículos.

En el día de ayer se dijo -y fue un error- que quien habla propuso la reapertura de los registros de ANSE. Es cierto que en el Acta Nº 117 mencioné la posibilidad -y cito textualmente- "de reabrir el registro de ANSE y de dar opción a sus funcionarios de irse con el incentivo de una indemnización". Pero, precisamente, lo que señalé ayer fue que en el Acta Nº 123 -que es de una o dos semanas posterior- buscando un consenso, en primer lugar, dentro de mi Partido político -porque como soy hombre de Partido, creo en la necesidad de que los Partidos, más allá de sus matices, traten de actuar unívocamente- hubo un momento en la Comisión en que se pudo haber hecho un esfuerzo mayor para que un sector de nuestro Partido -al que naturalmente respetamos y apreciamos- se aviniera a una solución de entendimiento.

SEÑOR KORZENIAK. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR RICALDONI. - Lamentablemente no voy a poder conceder la interrupción que se me solicita, porque deseo terminar mi exposición.

En la página 3 del Acta Nº 123 se dice: "El senador Ricaldoni deja expresa constancia de su votación contraria a la reapertura de los registros, en función de que entiende necesa-

rio continuar con la búsqueda de acuerdos. Por tanto no acompaña ninguna fórmula atinente a registros". Pero esto no quiere decir que no estemos de acuerdo con la reapertura en la forma establecida en el proyecto de ley. No la votamos en la Comisión porque queríamos hacer más esfuerzos a los efectos de que hubiera un consenso, que ya sabemos no existió finalmente en esta materia. Hago esta aclaración, simplemente, para poner las cosas en su lugar desde el punto de vista la "petite histoire" -como diría el doctor Tarigo- de este proyecto de ley, puesto que no creo que sea un tema relevante.

Otro aporte del Foro Batllista, que fue votado por unanimidad en la Comisión, refiere a los incentivos incluidos en el artículo 38 y que establece compensaciones extraordinarias de 18 sueldos o los jornales equivalentes a los mismos para el personal de los registros y bolsas que deseen retirarse definitivamente de los mismos, y de 12 sueldos o los jornales equivalentes a ellos, para quienes tuvieran derecho a jubilación. Esto no impide que si luego esas personas quieran o puedan, ingresen a una empresa privada que trabaje dentro de los puertos uruguayos, o que constituyan empresas por su cuenta a fin de participar en un régimen de libre competencia en la actividad portuaria, ya que esto no es incompatible con el hecho de conseguir otro trabajo dentro o fuera del puerto.

Hemos firmado el proyecto con salvedades, que hacen a discrepancias y dudas, y esto es algo que lo digo muy francamente.

Deseamos -y ya lo hemos dicho- que la Capitanía sea un órgano desconcentrado con autonomía funcional y dependiente de la Administración Nacional de Puertos, con la fórmula a la que ya me he referido.

Tenemos otra salvedad y es que creemos que debemos hacer un esfuerzo para buscar alguna norma -que no existe en este proyecto de ley- que evite una incidencia diferente de las cargas sociales cuando se comparan las que recaen sobre los trabajadores de la estiba vinculados a ANSE con aquellos que puedan pertenecer a las empresa privadas que ingresen en régimen de libre competencia dentro del Puerto, porque las cargas sociales que tienen los dependientes de ANSE -algunas de origen legal y otras convencionales porque, aunque no lo he podido comprobar directamente, se me ha dicho que resultan de convenios colectivos de trabajo- hacen diferencias de costos que pueden crear dificultades en torno a la competencia libre de estos trabajadores frente a quienes aportan menos en materia de seguridad social.

Otra salvedad que hemos advertido, señor Presidente, tiene relación con alguno de los literales del artículo 12.

Por ejemplo, nuevamente se menciona una norma inconveniente que se consagró, si mal no recordamos, también equivocadamente en la Ley de Empresas Públicas, porque se dice que hay que precaver contra la eventualidad de que controversias con contratantes extranjeros puedan redundar en conflictos con otros Estados.

(Ocupa la Presidencia el doctor Aguirre Ramírez)

-En este sentido, el Foro Batllista entiende que si esto es así, ¡allá esos otros Estados!, porque nos parece que esta no es una norma decorosa para ser incorporada a la legislación uruguaya. Si hay un Estado extranjero que pretende tener injerencia en las decisiones de una Nación que promueve, sí, la libre competencia, pero que al mismo tiempo controla el cumplimiento de las leyes, reitero, ¡allá ese Estado! Por lo tanto, creo que el Uruguay no debe sancionar una norma como ésta que da a entender la existencia de un estado de ánimo precautorio que atenta -por supuesto, esta no es la intención de quienes la han votado- contra la buena imagen que el país debe tener en el contexto internacional.

También en cuanto a las salvedades, quien habla ha señalado que en el artículo 33 hay que realizar algunos ajustes porque, según se me ha señalado, en algunos casos los trabajadores participan de elementos que se utilizan que no son del buque ni de la operación mientras éste se encuentra en el puerto. Estamos hablando, por ejemplo, del trabajo de contenedores, su vaciado y llenado, etcétera.

Las dudas que teníamos, señor Presidente -algunas de las cuales las hemos disipado en la etapa que va de la firma del proyecto hasta su ingreso al Plenario- están vinculadas con la alegada colisión de las normas internacionales con esta iniciativa. Me estoy refiriendo al Convenio Nº 137 y a la Recomendación Nº 145.

Si bien ya me he referido a lo que tiene que ver con el control de las normas laborales y de seguridad en el trabajo, deseo señalar que la otra duda que tengo -más que una duda se trata de una buena disposición a buscar consenso- tiene que ver con quién retiene las cargas sociales para verterlas en el Banco de Previsión Social y si es conveniente o no -creemos que sí- que sea un Ente, una dependencia del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social o ANSE el que también sea el agente de retención de las remuneraciones del personal, a los efectos de evitar, precisamente, vacíos o ineficiencias que posibiliten la violación de normas que protegen a los trabajadores.

Más allá de algunos problemas de ajuste de normas, de algunas propuestas que realizaremos y de ciertas discrepancias que hemos manifestado, en lo esencial, en lo que llamaríamos las cuestiones centrales del proyecto, nos parece necesario acompañarlo -y lo vamos a hacer- en la votación general, reiterando que es importante la protección de las fuentes de trabajo. Hemos tratado de que esas fuentes de trabajo no se vean amenazadas pero, al mismo tiempo y con igual énfasis, tenemos que señalar que es fundamental que exista un ordenamiento jurídico que asegure que el país está adaptado tanto a los tiempos que corren como a los que se nos avecinan en el corto plazo.

Por supuesto, sabemos que por mejores que sean, las leyes no bastan para que las cosas cambien en el país. También sa-

bemos que no siempre es cierto que lo que se requiere es una buena actuación de aquellas personas que son colocadas al frente de los órganos de la Administración Pública. A veces, por mejores intenciones y capacidades que se tengan, si las leyes "encorsetan" al órgano de que se trate -sea uno de la Administración Central, un Ente Autónomo, un Servicio Descentralizado o el que fuere- tampoco será posible que el país se adapte a las necesidades de los nuevos tiempos.

Repetimos que no estamos con el quietismo, con el statu quo ni con una especie de "gatopardismo" que consiste en aparentar que queremos cambiar ciertas cosas para que, en definitiva, se mantengan iguales. Tampoco estamos con el aventurerismo legislativo; no lo ha habido o, por lo menos, no lo hemos detectado. Hemos tratado de colocarnos en la posición que nos parece correcta en este tema, al igual que hemos hecho en tantos otros que se han analizado en este Parlamento. Quizás se lo pueda definir como un punto medio. Hay quienes creen que los puntos medios no son los adecuados para encarar los cambios que el país necesita; nosotros creemos en la evolución y en la transformación, pero no en las políticas de shock, porque nos parece que las cosas requieren su momento, su ritmo, y también una adhesión que no es sólo legislativa sino de la propia opinión pública ya que no existe ley que valga la pena votar si ella no es creíble y creída por quienes son los destinatarios de sus normas.

Dejando de lado todas estas reflexiones de carácter general, queremos señalar que vamos a votar el proyecto y, cuando ingresemos en el análisis particular de sus artículos, diremos -si cabe, con más detalle- en qué y por qué coincidimos con muchas de sus normas y en qué discrepamos, y por qué, con el resto del texto.

SEÑOR KORZENIAK. - ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RICALDONI. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR KORZENIAK. - Señor Presidente: solicité esta interrupción, que agradezco, al señor senador Ricaldoni, no para tratar un tema de importancia en este debate sino para aclarar una referencia que realicé en el día de ayer durante una interrupción que me concediera el señor senador Bouza inmediatamente después de haber empleado una pintoresca y no contestada frase. El dijo: "Dime con quién andas y te diré quién eres", aludiendo a que los señores senadores de Posadas Montero y el que habla -que integramos la Comisión- habíamos impulsado o apoyado -no recuerdo exactamente la palabra utilizada- no ya la apertura de los registros -esa es una conclusión que más o menos interesadamente se ha manejado- sino la posibilidad de reabrir esos registros una vez establecido este régimen al que nos oponemos, y cuando ANSE ya esté medio liquidada. De esa forma, se pretendería reflotar el sistema de los trabajos de estiba en la manera en que funciona actualmente.

En esa interrupción sostuve que el señor senador Bouza, al efectuar ese relato histórico -que salvo esa frase, repito, tan pintoresca pero tan poco edificante, estaba siendo correcto- había omitido señalar que el señor senador Ricaldoni había sido quien impulsó esa solución de la reapertura de los registros.

He solicitado esta nueva interrupción para reiterar lo que ya se ha leído del Acta Nº 117 en el sentido de que, efectivamente, el primer miembro de la Comisión que propuso la posibilidad de reabrir esos registros después de que entrara en vigencia el nuevo régimen fue el señor senador Ricaldoni. Repito que esto figura en el Acta Nº 117 que el señor senador leyó hace instantes. Cabe agregar que posteriormente, tres sesiones después, el señor senador Bouza anunció que iba a presentar un nuevo proyecto. En ese momento, el señor senador Ricaldoni manifestó que dejaba en suspenso el tema hasta que dentro de su Partido se tomara posición al respecto.

Entonces, queda absolutamente claro que el día 22 de octubre de 1991, a la hora 15 y 50, el primer miembro de la Comisión de Constitución y Legislación que propuso que se contemplara la posibilidad de la reapertura de los registros fue el señor senador Ricaldoni.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Ricaldoni.

SEÑOR RICALDONI. - Simplemente digo que es exacto cuanto acaba de manifestar el señor senador Korzeniak. Efectivamente, yo propuse esa posibilidad, pero no la voté porque creí que faltaban instancias para buscar un consenso que, desgraciadamente, no se dio en la Comisión. Por lo tanto, el señor senador Korzeniak y quien habla ahora estamos de acuerdo.

Muchas gracias.

SEÑOR ASTORI. - Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ASTORI. - Lamento tener que tomar un poco más de tiempo del Senado, pero me siento en la obligación de efectuar dos reflexiones sobre el tramo inicial de la exposición del señor senador Ricaldoni.

La primera reflexión refiere a un tramo de su exposición, donde derivaba que de nuestro rechazo a este proyecto se infería la decisión de no innovar. Creo que todos debemos respetar aquí nuestras opiniones, pero deseo aclarar que esta no es nuestra decisión, señor Presidente.

Durante mi exposición -se podrá compartir o no- propusimos muchas innovaciones en este proyecto y fuera de él.

Dentro de este texto, propusimos innovaciones en todo lo que refiere a la temática de la coordinación de los servicios portuarios. Por lo tanto, no se trata de rechazarlo en su totalidad. Por otra parte, fuera de este proyecto, hemos presentado un texto -que seguramente conoce el señor senador Ricaldoni- que vale para esta empresa pública y para todas la demás y que innova fuertemente. Tan es así que a nuestro modo de ver las cosas, remueve prácticas absolutamente acendradas desde hace décadas en el país, como las que corresponden al tema de la dirección de las empresas públicas, del control de la gestión de dichas empresas y de las normas en materia de personal. De manera que nuestra posición no es la de innovar.

La segunda aclaración que quiero hacer, esta con un poco más de dolor, es la que refiere al pasaje de la exposición del señor senador Ricaldoni que señalaba que nosotros acusábamos a este proyecto de ser neoliberal. Para empezar, no estamos acusando al proyecto de ser neoliberal; estamos diciendo que es neoliberal. Y cuando se apuesta a este camino, no hay que rechazar ni tener miedo a las palabras. Es neoliberal; apuesta a un camino de neoliberalismo en el concepto riguroso del término. entre otras cosas, ser neoliberal es apostar a una libre competencia que los hechos dicen que no va a existir, precisamente, porque el neoliberalismo apuesta a situaciones de liberalismo y competencia que no se dan en la práctica. Durante nuestra exposición creemos haber dado cantidad de argumentos y de cifras, que se podrán o no compartir, pero que hay que rebatir para afirmar que no hay neoliberalismo en esta propuesta.

Por otra parte, el señor senador Ricaldoni invitaba a leer el proyecto. Declaro que lo he leído detenidamente, y varias veces, y que su filosofía, sobre todo la contenida en los artículo 9º, 10 y 11 es, a mi juicio, neoliberal. Repito que no hay que tener miedo a las palabras.

Decía lo del dolor, porque enseguida el señor senador Ricaldoni derivó que había hecho simplificaciones que podían contribuir a que la gente que no entiende, aumente su temor. Esto es lo que más me dolió, porque creo que no hice ninguna simplificación; es más: pienso que estuve dando argumentos y cifras durante una hora; inclusive cansé al Senado con las cifras que cité. Demostré, entre otras cosas, que en materia de servicios de estiba no puede haber libre competencia debido a la carga impositiva la que, inclusive, detallé. Confieso que podía esperar argumentos en contra, pero no simplemente decir que el proyecto consagra la libre competencia. Por lo tanto, digo con todo respeto que no he escuchado a lo largo de todo este debate, una frase que contribuya más a la confusión de la gente que una que pronunció el señor senador Ricaldoni: el proyecto consagra la libre competencia. Aclaro que anoté esta frase expresamente. Debemos precisar que ningún proyecto de ley consagra la libre competencia en ningún ámbito de la economía. Esa es una vana esperanza y no lo hará hoy ni lo hará nunca. La libre competencia se garantiza en los hechos económicos, en la práctica económica, digan lo que digan las constituciones, los proyectos de ley, los decretos o las reglamentaciones. Nadie puede aspirar a que un proyecto de ley consagre la libre competencia, pues queda consagrada por los hechos y estos se discuten con argumentos.

Al respecto, creo haber dado argumentos y ellos pueden estar o no equivocados. Hemos demostrado, en particular, que es imposible esa libre competencia en materia de mano de obra portuaria, debido precisamente al tema de la carga impositiva. Si esto se puede contestar con argumentos estoy dispuesto a discutir si existe o no libre competencia y si los proyecto de ley pueden o no consagrarla.

Muchas gracias.

SEÑOR RICALDONI. - Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR RICALDONI. - Señor Presidente: muchas veces coincido y otras discrepo con el señor senador Astori. Esto es inevitable porque integramos partidos distintos. En definitiva, lo que él hace es confirmar, diría, prácticamente, todo lo que afirmé al principio de mi exposición. Empiezo citando el final de su intervención, donde expresó que ninguna ley consagra la libre competencia y que ésta resulta de los hechos. Al respecto digo que si hay un régimen monopólico consagrado por la ley o uno derivado de los hechos, bienvenida sea una ley que franquée la posibilidad de la libre competencia. Esa es la situación en virtud de la cual el Foro Batllista apoya el proyecto. Por lo tanto, no creo que valga la pena insistir sobre esta línea argumental porque me parece que es tan clara como la equivocación que acabo de escuchar de mi distinguido amigo y colega. Además creo que, efectivamente -y voy a leer con sumo cuidado la versión taquigráfica de las palabras del señor senador Astori- hubo una simplificación, no digo que sea fruto de una actitud deliberada. Entiendo que hay muchas normas de este proyecto que si por algo han sido criticadas -no por nosotros sino por algún otro señor senador que ha intervenido precedentemente- es porque las mismas no van lo suficientemente lejos en esta materia. En este proyecto hay disposiciones que hasta para algún sector -ese sí neoliberal- podrían ser utilizadas hasta de populistas o de obstáculos para que los puertos funcionen como deben. De modo que no creo que asimilar o inscribir el proyecto dentro de una concepción neoliberal porque se establezca la libre competencia sea una afirmación que se compadezca con lo que resulta de la lectura de este proyecto de ley. Pienso que ello no debería hacerse, sobre todo -y vamos a decirlo claramente- en un momento en el que la libre competencia está de moda en todas las áreas del mundo, dónde hasta hace muy pocos años parecía ser poco menos que un sinónimo de la explotación humana o de la injusticia social. No le tengo miedo a la palabra neoliberal, aunque naturalmente, estoy muy lejos de considerarme neoliberal; tampoco le tengo miedo a la libre competencia, porque creo que es sana y buena en tanto el Estado no sea tan liberal como para retirarse de las actividades de contralor y, even-

tualmente, de aquellas otras destinadas a intervenir y sustituir a los sectores privados cuando éstos caen en lo que le preocupa al señor senador Astori -y a mí también- es decir, en los monopolios de hecho. Precisamente, en el proyecto hay normas destinadas a prevenir la existencia de este tipo de monopolios. Entonces, si contamos con esas normas, aguardemos, primero, a que se produzca una situación de monopolio de hecho -que no sé si se va a producir- y luego veamos qué hace el Gobierno con las potestades que la ley le otorga para que impida la existencia de los mismos. Hasta tanto ello no ocurra -y espero que no suceda ni una cosa ni la otra- digamos que las normas que contiene el proyecto son, al menos, razonables. A pesar de estas aclaraciones, digo, que se va a mantener la diferencia de enfoques entre el señor senador Astori y quien habla. A veces no hay más remedio que admitir que no nos podemos poner de acuerdo y ello no es otra cosa que la consecuencia, diría, feliz y beneficiosa de un sistema de pluralismo político que a cada uno le permite sostener su punto de vista y remitirnos de tanto en tanto, como corresponde, al veredicto popular.

SEÑOR ABREU. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ABREU. - Vamos a tratar de ser lo suficientemente breves porque, naturalmente, ya está orientada una definición de nuestros sectores políticos. Habíamos pensado hacer uso de la palabra por la vía de la interrupción, pero lamentablemente no pudimos hacerlo cuando realizaron su exposición los señores senadores Astori y Ricaldoni puesto que anunciaron su no disposición al otorgamiento de interrupciones.

En primer lugar, queremos dejar una constancia de carácter político.

De ninguna manera estamos en condiciones de aceptar que quienes apoyamos y vamos a votar favorablemente el proyecto nos encontramos enmarcados en una suerte de dogmatismo privatizador. Tampoco podemos aceptar que quienes acompañamos con nuestro voto este proyecto también estamos imbuidos -como se ha dicho en esta Sala- de un espíritu contrario a los intereses del sector de los trabajadores. Más allá de las discrepancias que se puedan tener, de los distintos proyectos que se puedan apoyar e, inclusive, de ideas respecto no sólo de estos temas, sino de cómo encarar los grandes problemas que tiene el país, no podemos aceptar que se clasifique a quienes acompañan o no las iniciativas, de estar en contra o en favor del sector obrero. Esta es una simplificación de carácter semántico que queremos dejar claramente establecida, porque hemos tratado de estudiar, razonar y fundamentar particularmente nuestra posición sobre este tema tan delicado que no sólo hace a la situación general del país, sino a una posición estratégica que el mismo tiene y que está vinculado especialmente a la prestación de los servicios y, en particular, de los portuarios.

Tal como hemos venido exponiendo el proyecto de ley está orientado por un espíritu desmonopolizador, desburocratizador y modernizador. Por lo tanto, no podemos en forma alguna pretender, entre otras cosas, que un instrumento de carácter formal, o una ley, sea -en última o en primera instancia- el elemento que vaya a transformar la realidad del país. Como bien se ha dicho aquí, en Sala, la realidad del país se transforma por los hechos, fundamentalmente, por los económicos pero, también por los respaldos políticos suficientemente fuertes como para proyectar en el espíritu del país políticas de transformación que vayan más allá de un período de gobierno. En consecuencia, no es tanto "dime con quién andas y te diré quién eres", sino dime con quién votas y te diré qué puedes. Esta es parte de la realidad que tenemos; con ella nos estamos manejando, así como con la decisión de poder de aprobar leyes que transformen al país. Además, en función de los grandes desafíos que se nos presentan, es que estamos enfrentados a una clara realidad que tiene, particularmente, una connotación política y dificultades para poder alcanzar las mayorías necesarias. En definitiva, estos son los elementos básicos que inciden en este proyecto de ley.

Por otra parte, durante un extenso año y medio hemos mantenido discusiones profundas en el seno de la Comisión y cambiado ideas sobre todos estos temas porque como todos recordarán este proyecto de ley, integraba inicialmente, el enviado por el Poder Ejecutivo sobre Empresas Públicas. La mayoría de los señores senadores se ha preocupado por buscar asesoramiento y hemos visitado, en su lugar de trabajo, a todos los sectores que están, de alguna manera, vinculados a este proyecto de ley o afectados por el mismo. De esta manera intentamos poner la cabeza en la biblioteca y los pies sobre la tierra.

Más allá de no ser especialistas en estos temas, debemos reconocer que existe en la realidad del país un complejo problema de difícil solución que es el portuario. Sabemos que este proyecto de ley no va a solucionar por sí solo el problema del funcionamiento del país y del Puerto, pero tampoco podemos ignorar que un instrumento de esta naturaleza es útil, necesario e imprescindible -más allá de que no contempla todas las situaciones- para poder comenzar a recorrer un camino de transformaciones que el Uruguay debe enfrentar, entre otros motivos, por sus decisiones de política exterior en el marco de su esquema de integración regional.

Por otro lado, se ha hablado, señor Presidente, de las dificultades que tiene la Administración Nacional de Puertos aunque se ha insistido que el ritmo de entrada y salida de buques ha ido creciendo en forma sostenida. Sin perjuicio de esto, también es cierto que las dificultades que el Puerto de Montevideo tiene en materia de costos -no unitarios sino globales- lo están llevando a transformarse en un Puerto que es evitado por los importadores y transportadores.

Tengo en mi poder dos opiniones claramente establecidas. Una de ellas pertenece a una misión de la Cámara de Industria inglesa y expresa que "en ningún lugar del mundo la opera-

ción de bajar la mercadería alcanza al nivel del 9% o 10% del valor CIF, como ocurre en Montevideo. De acuerdo a esta información sería más barato bajar la mercadería en Buenos Aires y traerla por camión. En ningún lugar del mundo bajar la mercadería cuesta lo que acá. Los costos operativos a nivel mundial van del 1% al 2%. En el Reino Unido se paga un tanto por ciento por unidad que puede significar un 1%, un 2% o un 1/4%. En Montevideo es preciso pagar del 9% al 10% del valor CIF".

Por lo tanto, el tema de los costos -en esto coincido totalmente con las cifras aportadas por el señor senador Astori- mirados individualmente puede otorgar al Puerto de Montevideo una ventaja comparativa porque, tal como se publicó en un diario argentino, los costos unitarios en un promedio de tres días, son de los más bajos de la región. Al mismo tiempo, es cierto que en materia de importación y operatividad cuando existe una tasa portuaria o un precio -más allá de las interpretaciones sobre su naturaleza jurídica- que nos lleva a niveles máximos de un 7,25% sobre el precio CIF, en última instancia, lo que se está haciendo es desviar, a través de este peso, las cargas que podrían canalizarse directamente por Montevideo. En consecuencia, los proventos portuarios hacen que la carga evite Montevideo, tal como lo ha expresado un empresario vinculado a esta actividad. Un caso típico de esta afirmación son los autos japoneses que los barcos descargan en puertos chilenos y desde allí se traen en vehículos transportadores de siete unidades que, luego de recorrer 2.000 kilómetros de carretera, llegan a Montevideo a través de los puentes. De esta forma, el importador obtiene una sensible disminución de los costos en importación, básicamente, porque no paga la tasa portuaria.

SEÑOR PEREZ. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ABREU. - A diferencia de su colega de bancada, con mucho gusto le concedo esta interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR PEREZ. - Agradezco al señor senador y seré muy breve.

Deseo referirme al ejemplo utilizado por el señor senador Abreu de los autos japoneses. Creo que este problema cae de su peso y no sé por qué se utiliza ese argumento. Estos coches llegan a Chile procedentes de Japón y, por lo tanto, van directamente por el Océano Pacífico y, en consecuencia, no tiene sentido que den toda la vuelta del Cabo de Hornos hasta llegar al Puerto de Montevideo. Por lo tanto, utilizar la red vial que hay desde Chile hasta Uruguay resulta infinitamente más corto, ya que la manera de insumir menos tiempo es ir de un punto a otro en línea recta. Precisamente, esto es lo que hacen y, por esa razón, los coches japoneses vienen desde Valparaíso u otros puertos chilenos directamente a Montevideo por vía terrestre.

Quiere decir entonces que este argumento lo único que prueba es que de esa forma se abarata pero, no se hace para evitar el Puerto de Montevideo. Creo que el señor senador ha elegido un mal ejemplo.

Muchas gracias.

SEÑOR BATALLA. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ABREU. - Personalmente voy a conceder todas las interrupciones que se me soliciten, porque creo que las mismas enriquecen el debate y permiten, entre otras cosas, que después no se diga que el silencio ha acompañado las afirmaciones que se hacen en Sala.

Con mucho gusto le concedo una interrupción al señor senador Batalla.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR BATALLA. - En el día de ayer me referí a esta situación que se ha citado con frecuencia y con periodicidad y que ahora acaba de señalar el señor senador Abreu. Efectivamente, resulta más barato hacer el transporte por tierra desde Valparaíso hasta Montevideo.

Pienso que esto es una gran falacia porque ya habíamos señalado que Montevideo es un Puerto no terminal y que sirve a tres millones de habitantes. Incluso, más allá de la mejor maquinaria sofisticada o de la máxima productividad de todos los trabajadores, Montevideo seguirá manipulando alrededor de un millón de tonelaje anual.

Por otra parte, en el caso de los coches japoneses que ha citado el señor senador Abreu se da una situación especial que resulta coadyuvante con lo que ha señalado el señor senador Jaime Pérez. La misma radica en el alto costo de la mercadería que se introduce ya que los precios o tasas portuarias -existe una vieja discusión jurídica sobre el concepto de los proventos portuarios- son fijados sobre el valor de la mercadería. Esto hace que los proventos portuarios tengan una incidencia muy grande sobre el valor del artículo a introducir, creando una diferencia. Por esa razón resulta mucho más cómodo traer la mercadería por tierra.

Quiere decir entonces que todo esto no se relaciona en nada con lo que puede ser la operatividad portuaria, sino con la política tributaria. Todos aquellos que en algún momento hemos sido funcionarios portuarios, sabemos que uno de los temas que más ha incidido en el diálogo permanente entre trabajadores y autoridades ha sido la aplicación de los proventos portuarios, prácticamente como un impuesto.

Por lo tanto, el precio "ad valorem" o la imposición "ad valorem" de los proventos portuarios hace que exista una evidente desigualdad en el ingreso del país por vía terrestre de

los automóviles -esto es para el caso concreto planteado por el señor senador Abreu- a lo que se agrega lo que expresó el señor senador Jaime Pérez en el día de ayer.

Cuando un barco llega a Valparaíso lo hace por línea recta desde Tokio; en cambio, para arribar al Puerto de Montevideo debe dar toda la vuelta al continente pasando por el Estrecho de Magallanes para poder bajar, de pronto, una carga mínima. Por lo tanto, si un buque debe esperar unos 20 días en el Puerto de Santos, no le preocupa, porque prácticamente toda su carga queda allí; sin embargo, un día de espera en el Puerto de Montevideo le resulta absolutamente antieconómico.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Abreu.

SEÑOR ABREU. - Creo que la observación hecha por los señores senadores Pérez y Batalla es interesante, pero reafirma, desde mi punto de vista, el razonamiento que he venido desarrollando, porque cuando analizamos el tema portuario debemos estudiar, al mismo tiempo, todos los costos y los que tienen que ver con la importación de mercadería son los que, precisamente, determinan si el Puerto es o no competitivo, más allá del aspecto intermodal y de la nueva forma en que el comercio internacional se realiza sobre todo, en lo que hace al transporte. Esto es así, porque debe tenerse en cuenta que los puertos ya no compiten en zonas geográficas cercanas, sino en todo el ámbito regional. La rivalidad entre el Puerto de Buenos Aires y el de Montevideo, hoy ha sido trasladada a todos los de América Latina, por la sencilla razón de que el transporte intermodal modifica, el sistema de competencia internacional. Tan es así que hoy estamos preocupados por esa competencia que tenemos en el Puerto de Valparaíso, aspecto que no está vinculado a si éste está más cerca o no de Japón, sino que simplemente, en materia de productividad, ocupa a la mitad de los trabajadores y produce el doble...

(Interrupción del señor senador Batalla)

-Con mucho gusto, más adelante le concederé la interrupción que me solicita.

Por lo expuesto, lo fundamental es que debemos analizar los costos con carácter global y, en ese sentido, los puertos del Uruguay no son competitivos, simplemente por lo que ha manifestado este industrial inglés, porque son los puertos más caros considerando, como dije, los costos globales y no los individuales tomados de un promedio de tres días de estadía, teniendo en cuenta, asimismo, que dicho promedio está por encima de ese lapso en el de Montevideo.

Por otra parte, todo esto también está vinculado a los aspectos internos relativos al funcionamiento del esquema organizativo. Si leemos las declaraciones del doctor Carlos Curbelo, Director de la Administración Nacional de Puertos, sobre los diversos factores que inciden en la mala imagen, que según él, tiene el Puerto, podemos extraer lo siguiente: "La pérdida del Organismo fue de U$S 14:000.000" precisando a la vez que en el resultado operativo la ganancia fue de unos U$S 2:000.000". Más adelante expresa: "La pérdida del Ejercicio la explica el pasivo financiero y la diferencia de cambio en este pasivo. Los ingresos del organismo se sitúan en U$S 40:000.000 anuales, de los cuales los proventos a la importación constituyen el 50%". Seguidamente, voy a expresar cómo se componen los ingresos de esta Administración, no con base en lo manifestado por el Director de este Organismo. La Administración se ha embarcado en una reforma de toda su organización bajo la Presidencia -que creo que es reconocida por todos- del ingeniero Eduardo Alvarez. Tengo en mi poder los alcances y las puntualizaciones que realizó este reconocido y excelente técnico, que muestra una gran preocupación gerencial por el funcionamiento del Puerto. En tal sentido su compañero de Directorio doctor Curbelo expresó lo siguiente: "Sobre los egresos del organismo, el personal insume el 70%". Quiere decir que el 50% de toda esta entrada de proventos se destina a financiar una estructura burocrática de carácter organizativo.

Asimismo, si observamos cómo se integra la relación entre el funcionario administrativo y el movimiento de tonelaje, desde 1926 a 1991, queda demostrado que hay un proceso inversamente proporcional a las necesidades y a la modernización del sistema portuario en el país. Podemos reconocer y discutir las causas entre todos; no tengo ningún inconveniente en que así sea. Sin embargo, lo que aquí buscamos es legislar sobre estos temas, a fin de que -lo vuelvo a resaltar- no se nos pueda decir que con este proyecto de ley estamos tratando de destruir al Estado. Lo que deseamos, simplemente, es encontrar las coordenadas suficientes como para que el Estado, que participa en forma muy activa en el recinto portuario, no transfiera a los costos de los importadores y de los productos, las ineficiencias que supone un funcionamiento no adecuado a los tiempos. Esta es la gran preocupación que tenemos y por ello vinculamos estos aspectos entre sí, más allá de los anecdóticos de los autos japoneses; sólo estamos relacionando ingresos que suponen tasas muy elevadas y muy grandes en materia internacional con un presupuesto de 3.200 funcionarios, el doble de los que existen hoy en el Puerto de Valparaíso, que tiene una productividad que también supera a la nuestra en dos veces. De acuerdo con los datos que poseemos, la relación de productividad entre el Puerto de Valparaíso y el de Montevideo es de cuatro a uno.

Los productos podrán venir del Japón, del Asia o de cualquier otra parte, pero el problema radica en que las cifras demuestran que en ciertos sistemas portuarios algunos son más eficientes que otros; esta afirmación no pasa por ser neoliberal, estatista, marxista -como pueden serlo muchos de los señores senadores- sino porque, más allá de las etiquetas ideológicas, debemos ser capaces de reconocer que hay elementos que deben ser modificados y ajustados en función de la realidad que el mundo internacional nos está mostrando.

SEÑOR ARAUJO. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ABREU. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR ARAUJO. - Mi intención es la de abundar en lo ya manifestado por parte de los señores senadores Pérez y Batalla, contraponiendo los argumentos que ha sostenido el señor senador Abreu.

Se habla de diferencia de costos entre el Puerto de Valparaíso y el de Montevideo, como si ello determinara la opción en favor del primero y al hecho de que se transporte por carretera al Uruguay todo lo que se importa desde Japón y de países próximos a él. Sin embargo, no se tiene en cuenta, aún siendo cierta esa proporción de cuarto a uno -admitiéndola como tal- el costo que insume un camión con respecto al que tiene un barco durante varias jornadas, para poder pasar por el Estrecho de Magallanes y luego remontar el Atlántico. Si este aspecto se considerara, se podría apreciar que la proporción es de diez a uno; es mucho más costoso...

(Interrupciones)

-Rectifico que la proporción es de siete a uno...

(Dialogados)

-La proporción es de cien a uno.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE. - No dialoguen, señores senadores; está en uso de la palabra el señor senador Araújo.

SEÑOR ARAUJO. - De todas formas, la diferencia es abismal. Entonces, lo que determina esa acción, es el costo muy superior de un barco frente al de un camión. Asimismo, también hay que tener en cuenta que nuestro país no importa en volúmenes tan impresionantes como para determinar que un barco arribe a nuestro Puerto, haciendo de éste uno de carácter terminal. A fin de poder exponer mejor mi pensamiento, voy a exagerar la situación y diré que esto es como pretender que en una línea de omnibuses que va de Montevideo a Rivera, las grandes terminales se instalen en Florida y en Paso de los Toros; naturalmente, ellas deberán estar en Montevideo y en Rivera. En este caso, ocurre exactamente lo mismo. Dos o tres contenedores se envían a nuestro país en la bodega de un barco que se dirige hacia otro puerto en el que, obviamente, la descarga será mucho más voluminosa. Esto debe quedar muy en claro; de lo contrario, esos barcos llegarían al Puerto de Buenos Aires, pasando por el Estrecho de Magallanes y desde allí que es mucho más cerca, traerían el embarque por tierra, evitándose así los proventos. En definitiva, si se hace el desembarque desde Valparaíso y no desde el Puerto de Buenos Aires, es debido a los costos del flete de navegación marítima; este es un hecho que realmente no puede ser ignorado.

Por otra parte, esto ocurre hoy, pero no sucedía tiempo atrás cuando el cruce por la Cordillera resultaba imposible o cuando Japón aún no era la potencia industrial que representa en la actualidad. Y sucede ahora, además, porque se han construido los puentes.

Para que quede más claro pondré otro ejemplo: si la potencia industrial no fuese Japón, sino alguno de los países de Africa, podemos tener la certeza de que por abundantes que fuesen nuestros costos, las mercaderías dirigidas hacia Chile seguramente serían descargadas en el Puerto de Montevideo y llegarían a ese país, por los puentes, por La Pampa o por Mendoza.

Enfoquemos, pues, el tema en la forma en que debemos hacerlo, pero no busquemos argumentos que distan mucho de ser reales. El verdadero tema es otro: en esta instancia el país debería estar abocado al análisis de una reestructura real y profunda. No podemos pensar en el Puerto de Montevideo y en otros puertos del litoral con la misma mentalidad con que se concebían en la época de la Banda Oriental. Es evidente que hoy es necesario repensar el país en función de lo que significa para nosotros insertarnos en la región. No tengo dudas de que el país tendría extraordinarias posibilidades de desarrollo en esa área, pero el Gobierno de la República no muestra intenciones de apuntar a una verdadera reforma, que es lo que deberíamos estar buscando en estos momentos. A mi juicio, ello se debe a que efectivamente, nos guste o no, todo se hace persiguiendo esa filosofía de privatización. Como sabemos, esto estaba inserto en aquella ley que se sancionó tiempo atrás, pero fue desglosado y hoy se pretende aprobar remendado, pero no le sirve al país como algo definitivo. Algún día -quizá tarde- tal vez nos ocupemos de hallar esa reforma profunda que todos anhelamos y que todos deberíamos perseguir.

Agradezco al señor senador Abreu la interrupción concedida.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Abreu.

SEÑOR ABREU. - Señor Presidente: deseo dejar constancia de que con las interrupciones que estoy concediendo doy la posibilidad de dejar claramente establecidos los mensajes políticos, porque lo que expresa hoy el señor senador Araújo hacia el tema puntual de los costos de los puertos y ahora trató de realizar una comparación con la situación de Chile.

Comprendo todos los argumentos, pero lo que estamos haciendo aquí es comparar costos y más allá de si el tema se relaciona con Buenos Aires, la Guayra o Valparaíso lo cierto es que la propia industria británica expresa que resulta más barato descender en Buenos Aires y entrar al Uruguay por los puentes o hacerlo en Brasil y llegar hasta aquí por carretera, porque de esa forma se evita el pago de una tasa que desde el punto de vista internacional se considera como una de las más altas del mundo. ¿Por qué ocurre esto? Porque tiende a financiar una estructura organizativa que no es completa ni se adecua a las necesidades ni a la realidad del país.

Tal como lo manifestaba en Sala algún señor senador, los hechos son de tal naturaleza, que para medir la eficiencia de un puerto debemos tener en cuenta el tiempo de transferencia de carga de la nave a tierra y viceversa. Como todos sabemos, ello se mide en tonelada por hora y por escotilla y depende del tiempo de carga, de la tecnología empleada y de la organización del trabajo. Estos tres factores inciden hoy en la ineficiencia del sistema portuario. No me estoy refiriendo a Juan, a Pedro o a una organización cualquiera, sino al sistema portuario nacional, que es ineficiente por el simple hecho de que sus costos operativos globales -no los unitarios, cuyas cifras acepto- representan sumas que el transportista internacional y el importador no están dispuestos a asumir, por lo que desvían sus negociaciones fuera del Puerto de Montevideo.

Los rendimientos de carga fraccionada en nuestro Puerto están en 13 ó 14 toneladas por hora y por escotilla. El Puerto de Valparaíso manejaba esa cifra en 1975, pero hoy -y aquí nada tiene que ver Japón, el transporte, la carretera o los dos mil kilómetros- rinde entre 30 y 35 toneladas por hora y por escotilla.

Con respecto al rendimiento de cargas de contenedores también existe una diferencia sustancial, aunque es necesario reconocer que en este caso el Puerto de Montevideo trabaja con mayor eficacia en el cumplimiento de sus servicios.

En cuanto a la carga a granel, el rendimiento de nuestro máximo Puerto es de aproximadamente 22 toneladas por hora y por escotilla.

¿Cuál es el diagnóstico general? Tengo aquí un informe que cita el Banco Mundial, en el que se dice: "Según información disponible en el Banco Mundial, el rendimiento en carga general del Puerto de Montevideo es del 50% del promedio de más de doscientos puertos del mundo y un 20% de los puertos de los países desarrollados. En contenedores, los guarismos alcanzan el 64% y el 45% respectivamente". Esto es lo que estamos discutiendo, señor Presidente: si tenemos o no posibilidad de atacar el nivel de ineficiencia con que se maneja nuestro Puerto, con el fin de tener costos más competitivos y poder ser el Puerto de la región -preocupación que correctamente expresó el señor senador Araújo- por las ventajas comparativas que ofrece dentro de un régimen de competencia cada día más acentuado.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SILVEIRA ZAVALA. - Formulo moción para que se prorrogue el término de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-25 en 26. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor senador Abreu.

SEÑOR ABREU. - Muchas gracias, señor Presidente y señores senadores.

Estamos haciendo referencia a los resultados operativos y de rendimiento, que son los que realmente preocupan en relación al funcionamiento del Puerto de Montevideo y el resto de los Puertos del país.

También tenemos información -aunque no vamos a cansar al Senado con estas cosas- acerca de las estrategias y las definiciones que se están tomando en el ámbito regional, especialmente para lograr mayor competitividad de los Puertos de Buenos Aires y del Paraná frente a las posibilidades que marca el Uruguay. No podemos olvidar que los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay depositan anualmente 90:000.000 de metros cúbicos de sedimentos en Buenos Aires y accesos y el costo anual de dragado allí es de U$S 120:000.000; que el Puerto de Bahía Blanca acumula a razón de un pie de sedimentación por mes y cada pie equivale a 1.500 toneladas de carga para un buque cerealero. ¿Cómo no vamos a estar enfrentados a esta realidad cuando Argentina está creando la Terminal 6, está impulsando el Puerto de Rosario y está creando las condiciones necesarias de competencia para que el Uruguay no se transforme en la puerta de salida de las exportaciones del área?

SEÑOR GARGANO. - ¿Me permite una interrupción, señor senador?

SEÑOR ABREU. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR GARGANO. - Muchas gracias señor Presidente; muchas gracias señor senador.

Me parece importante que respecto a lo que nos plantea el señor senador Abreu se manejen informes de los últimos años, como los hay, en lo que tiene que ver con el tráfico cerealero.

No sé si el señor senador Abreu está en conocimiento de que -como lo dijo al comienzo de la sesión el señor senador Astori- durante la Administración pasada hubo un intento de hacer operar una terminal cerealera dentro del Puerto de Montevideo. Para ello se invirtieron U$S 12:000.000 -según expresó el señor senador- pero no se logró resolver el problema, no porque el dragado representara un inconveniente -la ultrasofisticada máquina que se compró durante la Administración militar opera constantemente habilitando las posibilidadessino, simplemente, porque existe una zona Alfa ya pactada donde trabajan los buques cerealeros argentinos y donde se trasvasa el tonelaje de los grandes buques a los medianos. Este tema fue planteado en la Comisión de Transporte y

Obras Públicas del Senado a lo largo de toda la Legislatura pasada y la Administración Nacional de Puertos realizó un gran esfuerzo para solucionar el problema, pero las compañías multinacionales que operan ese sistema en conexión con el Gobierno argentino impidieron que se materializara la solución que según el señor senador Abreu será posible si se resuelve aprobar este proyecto, que implica la privatización de los servicios de estiba y poca cosa más, ya que ni siquiera solucionará el problema de la cantidad de personal administrativo que se necesita por tonelada de carga. Eso es producto de una política de organización administrativa, del clientelismo de cuarenta años, que ha continuado, incluso, bajo esta Administración.

Ruego al señor senador que me disculpe el énfasis que pongo al expresarme, pero creo que los problemas están en otro lado. Pienso que efectivamente, como se dice en algún informe sobre las opiniones discordes, el problema de la ineficiencia se origina, naturalmente, en el equipamiento, en la racionalización de los sistemas de organización pero también es necesario que el país produzca más y que tenga un sistema interconectado o un plan general de transporte del cual se viene hablando desde 1985 en el Uruguay y que jamás conseguimos bajo la Administración anterior ni en ésta, porque dicho plan no existe en este país. Rentabilidad va a haber cuando exista un servicio interconectado de transporte, producción y crecimiento del país. Por más que importemos, si la región no tiene un servicio intercontectado de transporte que le sirva, es decir, que sea eficiente -porque no basta con tener un puerto, sino que, además, debe existir la posibilidad de llegar a otras zonas con costos bajos, lo que significa no sólo operar bien el puerto sino, también, contar con un plan general de transporte que en el Uruguay no existe, a pesar de que se habla de él desde hace siete años- no se podrá salir adelante.

Muchas gracias, señor senador.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor senador Abreu.

SEÑOR ABREU. - Debo agradecer sinceramente las interrupciones que se me solicitan, porque forman parte de la dinámica con que se enriquece el debate. Además, permiten ir reflexionando sobre la marcha e intercambiando ideas sobre aportes como los que realiza el señor senador Gargano en lo que respecta a la terminal granelera y a las dificultades que el país tuvo, inclusive, por un error en la elección de la nacionalidad de la transbordadora. Si no me equivoco, se trató de una transbordadora de origen holandés, cuando podría haber sido argentina, inclusive por los compromisos regionales que el Uruguay ha asumido.

Sobre este tema, señor Presidente, podemos entrar a discutir -pensando en líneas políticas de mediano plazo- políticas portuarias y de transporte de carácter nacional. Todos los sectores políticos le debemos al Uruguay el ponernos a discutir políticas sectoriales ya que deberíamos estar trabajando sobre ellas para buscar caminos de entendimiento que nos permitan eliminar algunas trabazones políticas. Pero hasta ahora no nos han demostrado -en lo que a mí respecta, por lo menos y más allá de las inquietudes de los señores senadores Araújo y Gargano, que comparto- que la diferencia de costos que acá se maneja perjudica las posibilidades y la competitividad del Puerto de Montevideo. En realidad aquí no se han aportado cifras que establezcan que el Puerto de Montevideo es más competitivo, tiene costos más operativos y que en general la carga va a venir directamente a nuestro Puerto porque hoy es un modelo de eficiencia o competencia en materia de prestación de servicios. Con las ventajas que tenemos en la región y las dificultades que tienen nuestros vecinos, nosotros todavía estamos anteponiendo objeciones de carácter ideológico o semántico a transformaciones que las normas no aseguran pero de alguna manera posibilitan. Esto es lo que inspira nuestra preocupación, señor Presidente. No podemos desconocer ni debemos ignorar que las inversiones realizadas por la Administración Nacional de Puertos cayeron en forma abrupta en los últimos cuatro años, que se efectuaron inversiones por U$S 110:000.000 -y lo tenemos documentado año por año- que adolecieron de dos vicios: inoportunidad y falta de criterio para elegir las inversiones.

Es cierto todo lo que se ha dicho en esta Sala; todo lo que se ha indicado sobre la grúa, sobre las dragas, sobre las máquinas alemanas o españolas. Es absolutamente cierto pero más allá de la referencia del clientelismo a que hacía mención un señor senador, eso está demostrando simplemente que al Estado no hay que destruirlo, pero que cuando aumente su participación y su burocracia, termina volviendo ineficiente al país todo. Este concepto es el que a nosotros nos inspira y no un ánimo privatizador, porque esta ley no es privatizadora. En materia de Derecho Público esta ley establece como figura central para el funcionamiento, el régimen de concesión y de permiso. Acá no existe el impulso ni los aires del capitalismo salvaje y bucanero contra los intereses de los trabajadores. No existe, señor Presidente; no lo reconozco así y si así fuera, no estaríamos acompañando este proyecto de ley. Simplemente, el sistema jurídico que está funcionando controla y deja para el Estado la posibilidad de eliminar la prestación de los servicios que concede a terceros. Lo que sí está asegurando es un régimen de competencia, que por cierto también es difícil. Y no voy a decir que ignoro lo sucedido con la empresa Murchison y con la otra empresa en el Puerto de Buenos Aires, como tampoco ignoro que existe la máquina "papagayo" que aquella empresa arrendó para ayudar a la Administración Nacional de Puertos en este momento. Debemos reconocer los hechos tal como son, señor Presidente. Hemos tratado de informarnos al respecto y sabemos los peligros que existen, sobre todo en materia de estiba y, también, conocemos de qué forma un sistema desmonopolizado puede llevar a una competencia que imponga, en cierto sentido, la ley de la selva en el Puerto de Montevideo. Pero asumimos este riesgo porque creemos que es mejor imponer, a través de la ley, un régimen de competencia para que el país pueda experimentar una transformación y no tomar, basándonos en el temor; decisiones que el país está reclamando desde hace tiempo. Este es el espíritu que nos anima. Comprendemos la situación de la estiba y también la

de los dos monopolios que existen en el Uruguay. Aquí nadie discute la inconveniencia de que coexista un régimen para los que trabajan en el muelle y otro para los que trabajan a bordo. No es justo que tengan retribuciones y regímenes diferentes, cuando hacen exactamente lo mismo. Esta ley trata de unificar el sistema de estiba y de fomentar la libre competencia, con los riesgos que el tema apareja y que asumo, como legislador. Pero prefiero asumir el riesgo de buscar cierta incertidumbre para poder desembocar en un país que empieza a enfrentar la realidad a los efectos de ver si puede encontrar el camino cierto. El actual sistema portuario del Uruguay, la política portuaria y de transporte de nuestro país, no nos conforma, en general, porque necesita del apoyo político de todos los sectores, pero no por eso vamos a dar nuestro voto en contra de este proyecto de ley que consideramos importante, transformador y que, de ninguna manera, supone la consagración de una filosofía liberal o neoliberal y menos aún un concepto dogmático, privatizador que nos pueda llevar a pensar que el único objetivo que aquí se persigue es la ligera aspiración de destruir el aparato estatal del país. Lejos estamos de ese sentimiento; simplemente aportamos un elemento que, desde el punto de vista formal, contribuye a buscar las transformaciones que el país necesita.

Nada más y muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. - No hay más oradores inscriptos.

Si no se hace uso de la palabra se va a votar en general el proyecto de ley.

(Se vota:)

-23 en 30. **Afirmativa.**

Queda aprobado el proyecto en general.

SEÑOR BATALLA. - Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BATALLA. - Brevemente, en el curso de la discusión general hemos señalado el sentido que debe tener nuestro voto afirmativo, en el más estricto acatamiento de lo que implica el artículo 68 del Reglamento del Senado en la medida en que se trata de un tema importante sobre el cual nosotros entendemos que debe legislarse. De ninguna manera implica compartir gran parte de los artículos ni de las soluciones contenidas en el proyecto...

(Manifestaciones en la Barra)

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE. - Procédase a desalojar la Barra.

(Así se hace)

-Puede continuar el señor senador Batalla.

SEÑOR BATALLA. - Señor Presidente: creo que hay momentos en la vida en que uno tiene que hacer un examen de lo que ha caminado y de lo que le resta por caminar. En la medida en que uno avanza en los años, considero que el único factor que se debe rescatar es, yo diría, el ser respetado por uno mismo. Goethe decía que el hombre que no se encuentra a sí mismo no podrá encontrar jamás nada. Personalmente, toda la vida he tratado de ser coherente conmigo mismo, y llega un momento en que uno, más allá de dar explicaciones de su conducta, desea quedar en paz con su conciencia, y yo he quedado en paz con la mía.

SEÑOR ZUMARAN. - Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ZUMARAN. - He votado afirmativamente el proyecto porque considero que el tema es de gran importancia.

En oportunidad de tratarse la Ley de Reforma del Estado, sostuve que entre los temas que el país debía encarar para su modernización, el del Puerto era prioritario, por la importancia que los puertos tienen en la vida económica de una nación.

A mi juicio, el país debe atacar el tema de los costos de la operativa portuaria, que debe subdividirse en dos partes, una de las cuales corresponde al tiempo que insume; y en el Uruguay es lenta. Naturalmente, depende de las mercaderías, porque no es lo mismo descargar un petrolero con cargas a granel que otras mercaderías. En algunos casos concretos, sé que el rendimiento en horas por tonelada es mayor en otros puertos del mundo que en el de Montevideo.

Pienso que este tema, que es imprescindible solucionarlo, requiere fundamentalmente una inversión en equipamiento, porque otros puertos que he tenido oportunidad de visitar en el mundo tienen como diferencia más notable con el de nuestro país un enorme equipamiento industrial para mover bultos, que incluso hoy se ha vuelto una técnica que cuenta con especialistas y maquinaria apropiada.

Entiendo que en ese costo no incide mayormente la mano de obra de la estiba, que fue muy alto en otras épocas, que ha ido bajando con el correr de los años y que, en los últimos años, ha contado con un número de personas afectadas a ella sensiblemente menor.

Creo que una de las modificaciones más sustanciales -señalo esto porque aquí se ha hablado mucho del tema- es la relativa al sistema tarifario. En el proyecto se propone modificar el sistema tarifario de la Administración Nacional de Puertos y dejar de cobrar las importaciones según el valor de la mercadería, porque esto no guarda ninguna relación con el costo operativo. Esta teoría podría haber sido razonable años

atrás, en un país destinado a entorpecer las importaciones, pero cuando este sistema se estableció, era impensable que se utilizaran otros métodos de transporte en las importaciones uruguayas. Por ejemplo, llegan a Buenos Aires mercaderías que son trasladadas a Montevideo por los puertos y por las carreteras. Eso es lo que sustancialmente ha cambiado.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

-Ya termino, señor Presidente.

Por otra parte, creo que es imprescindible la fijación y la determinación de una autoridad única, ya que la otra característica aberrante de nuestro Puerto, a mi juicio, es la coexistencia de ocho, nueve o diez centros de decisión, según la operativa en cuestión. En ese sentido, pienso que la legislación proyectada es conveniente.

También, creo que en relación a los puertos del interior del país, la participación municipal le va a hacer mucho bien. No obstante, desearía que pudiéramos consagrarla de un modo más intenso.

Por último, señor Presidente, señalo que el otro tema "cuello de botella" de nuestro Puerto es la burocratización, es decir, la complejidad de las tareas administrativas. Aunque en el proyecto de ley no hay muchas disposiciones sobre este aspecto, creo que hay alguna que vale la pena resaltar. Pienso que, en general, el país está encarando un esfuerzo de desburocratización y de simplificación de los trámites portuarios y aduaneros que redundarán en un beneficio, bajando los costos y facilitando las operaciones.

Sintéticamente, señor Presidente, creo que el tema que trata esta iniciativa en estos tres o cuatro puntos que he señalado es muy importante. Por esos motivos, me he inclinado a votarlo afirmativamente. Luego, en la discusión particular, manifestaré mi posición que será favorable en algunos artículos y en otros, no.

**7) SESION EXTRAORDINARIA**

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Señor Presidente: independientemente de cuál sea la extensión de la sesión de hoy -adelantamos nuestro propósito de continuar el debate el tiempo que sea necesario- es evidente que en la misma no agotaremos la discusión particular de este proyecto. Por ello, me permito formular moción a los efectos de que el Senado sea convocado para mañana a las 15 horas y continúe con la discusión de esta iniciativa. Si no concluyéramos su análisis en el día de mañana, propondría que el Cuerpo sea citado el día lunes a la misma hora.

SEÑOR CIGLIUTI. - Pido la palabra para referirme a la moción.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR CIGLIUTI. - Desearía realizar dos observaciones a la propuesta formulada por el señor senador de Posadas Montero.

En primer lugar, en virtud de que hay varios senadores que antes de las 16 horas no podrían asistir al Senado -hoy comenzamos a las 16 horas- y mañana celebraríamos una sesión extraordinaria, propondría que en lugar de reunirnos a partir de las 15 horas, lo hiciéramos desde las 16.

En segundo término, no creo que debamos resolver qué vamos a hacer el lunes, es decir, si sesionamos o no.

En consecuencia, lo que sí deberíamos votar es si el Cuerpo sesiona mañana a las 16 horas en forma extraordinaria.

SEÑOR BRUERA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR BRUERA. - Señor Presidente: debemos decir que estamos de acuerdo en comenzar la sesión de mañana a las 16 horas, pero nos encontramos frente a un problema muy concreto. Acabamos de recibir el programa de la Reunión de los Parlamentarios del MERCOSUR y, precisamente, a las 19 horas, el señor Presidente de la República, doctor Lacalle Herrera, recibe a todas las delegaciones. Varios señores senadores nos encontramos dentro del grupo que integra la delegación de nuestro país y, por tal motivo, creo que deberíamos -por lo menos personalmente tengo interés en concurrir- responder al llamado que ha hecho el señor Presidente de la República. Entonces propondríamos que la sesión se levante a las 18 y 30 horas para posibilitar a los señores senadores -que son varios- su asistencia a las reuniones.

SEÑOR SANTORO. - Siempre ocurre lo mismo.

SEÑOR BRUERA. - Estoy haciendo una propuesta concreta, pero si el señor senador tiene una solución para esta situación, lo escucharé con mucho agrado. Repito, hay una reunión convocada por el señor Presidente de la República, por lo que podríamos sesionar hasta las 18 y 30 horas.

SEÑOR ARANA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR ARANA. - Señor Presidente: no tenemos ningún inconveniente en comenzar la sesión a una hora más temprana si ello surge del consenso del Cuerpo, es decir que no habremos de exponer ningún tipo de opinión contraria.

Lo que sí queremos manifestar es que -tal como ha sido difundido en forma reiterada- tenemos un compromiso político en el día de mañana, concretamente un acto público, cuya iniciación está prevista para las 19 horas. De manera que para nuestro sector sería imprescindible que la sesión del Senado no sobrepasara ese horario.

Insisto, no hacemos cuestión para la hora de iniciación de la sesión del Senado, sí para la de su culminación.

SEÑOR SANTORO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR SANTORO. - Señor Presidente: simplemente quisiera señalar que como la audiencia que el señor Presidente de la República le concede a los legisladores integrantes del MERCOSUR no va a insumir un tiempo exagerado, sino que va a ser de carácter protocolar, en el momento en que los señores senadores se tengan a retirar para concurrir a la reunión, se solicitaría un cuarto intermedio. En ese sentido, los señores senadores que seguramente tendrán deseos de seguir trabajando, van a volver al seno del Cuerpo.

Por esta razón estimamos que no debería haber inconveniente en regresar a Sala luego de un cuarto intermedio.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Mesa hace ver a los señores senadores que a las 20 horas, inevitablemente, hay que levantar la sesión.

SEÑOR GARGANO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR GARGANO. - Señor Presidente: nuestro sector ha planteado un problema de tipo político; tiene programada desde hace ya cierto tiempo una reunión de ese carácter a las 19 horas. De manera que, aunque los legisladores que concurran a la reunión con el señor Presidente de la República puedan volver, los que no vamos a poder regresar somos los integrantes de la bancada del Frente Amplio, en virtud de este compromiso. Hemos accedido a celebrar una sesión extraordinaria en el día de mañana, pero vamos a trabajar entre el comienzo que fije el Cuerpo y las 19 horas. Me parece que la bancada de Gobierno no puede tener ningún inconveniente en este sentido.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR PEREYRA. - Formulo moción para que se prorrogue el término de la sesión hasta que culmine la discusión de este tema.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Mesa pregunta, entonces, al señor senador de Posadas Montero, cómo quedaría redactada su moción.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Estoy seguro de que todos los señores senadores percibirán -como yo lo hago- que esta situación ha tenido lugar más de una vez. Creo que es difícil congeniar los diversos requerimientos de 31 ciudadanos presumiblemente ocupados, pero pienso -y todos coincidirán conmigo- que nuestra primera preocupación, en orden de importancia, es ésta. Cuando planteé la posibilidad de concertar una reunión para el día lunes, el señor senador Cigliuti preguntó por qué nos adelantábamos a los acontecimientos; entiendo que si no actuamos de esa manera, el lunes volverá a suceder lo que está ocurriendo ahora. Uno tendrá un compromiso temprano, el otro a la mitad de la tarde y el tercero a última hora. De este modo, se hace muy difícil poder avanzar en el tema.

En concreto, formulo moción para que el Senado sesione mañana, en régimen extraordinario, desde las 15 hasta las 19 horas -tal vez, un poco antes- y, el próximo lunes, a partir de las 15.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción presentada por el señor senador de Posadas Montero, en el sentido de que el Senado sesione mañana de 15 a 19 horas. Luego votaremos lo relativo a la sesión del día lunes, que es un tema distinto.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

A continuación se va a votar la segunda parte de la moción, para resolver si el Cuerpo sesionará, también en forma extraordinaria, el día lunes a partir de las 15 horas.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR PEREYRA. - Pido a los señores senadores que formularon la moción que fijemos la sesión del lunes en el día de mañana, durante el transcurso de la reunión.

La Mesa pregunta al señor senador de Posadas Montero cómo quedaría redactada su moción de orden.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Creo que los señores senadores advertirán -y esto habrá sucedido más de una

vez- que es muy difícil congeniar los requerimientos de treinta y un ciudadanos presumiblemente ocupados. Sin embargo, todos coincidirán también que, en un orden de importancia, la prioridad la tiene esta tarea.

Cuando planteé la posibilidad de concertar una reunión para el día lunes, el señor senador Cigliuti se preguntaba por qué adelantarnos. Pienso que si no lo hacemos, el lunes sucederá lo mismo que ahora: alguno tendrá un compromiso temprano, otro a la mitad de la tarde y un tercero a última hora. Así se hace muy difícil poder avanzar en el estudio del proyecto de ley.

En concreto, señor Presidente, mi moción consiste en que el Senado sesione mañana, en régimen extraordinario, desde las 15 a las 19 horas, y el día lunes, a partir de las 15 horas.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la primera parte de la moción formulada por el señor senador de Posadas Montero para que el Senado sesione mañana en forma extraordinaria, de 15 a 19 horas.

(Se vota:)

-28 en 28. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR PRESIDENTE. - Corresponde pasar a votar la segunda parte de la moción que dispone que el Senado sesione, también en forma extraordinaria, el día lunes a partir de las 15 horas.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra para ocuparme de la moción de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR PEREYRA. - Solicitaría que la sesión del lunes se fije mañana, en el transcurso de la sesión.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor senador.

SEÑOR DE POSADAS MONTERO. - Nada me gustaría más que poder acceder al pedido del señor senador Pereyra, pero temo que mañana nos encontremos que en virtud de que nada se había dispuesto, aparezcan nuevos compromisos que impidan que la sesión se concrete.

Creo que estamos hablando de un espacio de tiempo tan corto que no amerita que pospongamos esta votación. Por lo tanto, en la medida de lo posible, le pediría al señor senador Pereyra que hiciera este pequeño sacrificio.

SEÑOR PEREYRA. - ¿Me permite, señor Presidente?

Personalmente, no voy a poner ningún obstáculo a que se realice una sesión el lunes. Creo que es cuestión de combinar la hora, por los compromisos que ya puedan estar fijados.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si el Senado sesionará, en forma extraordinaria, el día lunes a partir de las 16 horas.

(Se vota:)

-12 en 28. **Negativa.**

## 8) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE. - Agotado el tema en discusión, se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 20, presidiendo el doctor **Aguirre Ramírez** y estando presentes los señores senadores **Abreu, Amorín Larrañaga, Arana, Araújo, Astori, Batalla, Bouza, Brause, Bruera, Cassina, Cigliuti, de Fuentes, de Posadas Montero, Gargano, Irurtia, Jude, Olascoaga, Pereyra, Pérez, Pozzolo, Raffo, Ricaldoni, Santoro, Silveira Zavala, Singlet, Urioste y Zumarán**)

**DR. GONZALO AGUIRRE RAMIREZ**
Presidente

**Dr. Juan Harán Urioste**
**Dn. Mario Farachio**
Secretarios

**Dn. Jorge Peluffo Etchebarne**
Director General del Cuerpo de Taquígrafos

Depósito Legal 205.147/91